N° 304. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

50 PHOTOGRAVURES

7 Juillet 1904
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

LE RECORD DU MONDE DE SAUT A LA PERCHE

Gonder saute 3 m. 70

Pierre Lafitte & Cie
Femina— Musica
La Vie au Grand Air

9, avenue de l'Opéra, Paris.
Téléph. 280 52 et 280-56

Les Appareils Photographiques DEMARIA Frères

sont ceux qui donnent les MEILLEURS RÉSULTATS

Jumelles "CAPSA"
Appareils "CALEB"

EN VENTE : MAGASIN MODERNE, 21, Rue des Pyramides (Métro Stations Tuileries, Palais-Royal) — et CHEZ TOUS les NÉGOCIANTS en ARTICLES PHOTOGRAPHIQUES

DEMARIA Frères Constructeurs Btés S. G. D. G., HORS CONCOURS PARIS 1900
2 Rue du Canal Saint-Martin PARIS (Métro-Station "COMBAT")

Sur demande, ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

FAUTEUILS DUPONT

mûs par la personne assise — à rampes, monté sur ressorts.

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX à Paris, 10, R. Hautefeuille
Les plus Hautes Récompenses
à manivelles. *Envoi Fco du Catalogue 423 Fig.*

LE CONCOURS DE TOURISME

organisé par

Gladiator

est ouvert à tous

Envoi gratuit du Règlement sur demande adressée à **GLADIATOR, au Pré-St-Gervais (Seine)**

3.000 francs de Prix : Motocyclette, Bicyclettes, Tandems *GLADIATOR* etc.

Les Avants Lawn-Tennis-Club

S. MONTREUX (Suisse)

ALTITUDE : 1.000 MÈTRES

CENTRE DE TENNIS — DEUX SUPERBES COURTS
CHAQUE MOIS, TOURNOIS IMPORTANTS

Les Championnats de la Suisse s'y joueront à partir du 12 Sept. 1904

MOTOBLOC

Simplicité, Solidité, Sécurité, Visite facile

UN SEUL CARTER. ATTAQUE DIRECTE, 8 ENGRENAGES EN TOUT

CHASSIS 10-12 CH. **6.400** FR.

102, rue des Vivants, BORDEAUX
239, boulevard Péreire, PARIS

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

65 ANNÉES DE SUCCÈS

Alcool de Menthe de RICQLÈS

SEUL VÉRITABLE ALCOOL de MENTHE
CALME la SOIF et ASSAINIT l'EAU
Dissipe les MAUX de CŒUR, de TÊTE, d'ESTOMAC
la CHOLÉRINE
EXCELLENT pour les DENTS et la TOILETTE
PRÉSERVATIF contre les ÉPIDÉMIES
EXIGER du RICQLÈS
HORS CONCOURS, PARIS 1900

MOTO-NAPHTA

ESSENCE SPÉCIALE
POUR AUTOMOBILES
En Bidons de 5 et 10 litres
DANS TOUTE LA FRANCE

GUILLEMINOT

PHOTOGRAPHES
PAPIER CITRATE la pochette 0,75
0,80 la pochette
PAPIER BROMURE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Est-ce que la fumée de la pipe vous dérange.
— Énormement...
— Alors, dans ce cas-là, on ne voyage pas en chemin de fer... On s'achète une automobile.

— Le sujet du discours latin?
« De avantagibus automobilorum et vitæ grandissimi aerie. »
— Parfait... Comment diable peut se dire « Théry » en latin?

— Vous ne montez pas au sommet du Chellorhn... 4382 mètres?
— Non... mais je vais y faire monter mon domestique pour savoir exactement quelle jolie vue on y a.

— Ecrivez : « Composition générale en calrul. — Combien mettrait de temps Théry, avec sa moyenne de vitesse au Taunus, pour cariver de la terre jusqu'au soleil. »

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

le flacon Franco Poste 2f10 contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f ou domicile 5f25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne Orléans

LARBAUD-St-YORRE

La plus efficace contre les *Maladies* de *Foie* et de l'*Estomac*, le *Diabète* et la *Gravelle*.
EXIGER LA VRAIE SOURCE — REFUSER TOUTES LES CONTREFAÇONS

Téléph. 215-12

SOYONS PRUDENTS

E. MEZIDON

146, Rue de Rivoli, 146, PARIS
Manufacture d'appareils pour l'usage intime des deux sexes
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

LES CÉLÈBRES VOITURES & MOTEURS MERCÉDÈS

Se font dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX
90 CHEVAUX

Se méfier des Contrefaçons

C.-L. CHARLEY
71, Av. des Champs-Élysées, Paris
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY, concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

PRIX MODÉRÉS

Chenil de la Gare d'Auteuil

Grand choix de chiens de toutes races, de garde, de chasse et d'appartements.
109, b. Exelmans (Paris-Auteuil)
Maison d'élevage en Seine-et-Oise

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

MOTEURS

pour Motocyclettes et Voitures
TRANSFORMATION DE MOTEURS

H. DECKERT & Cie

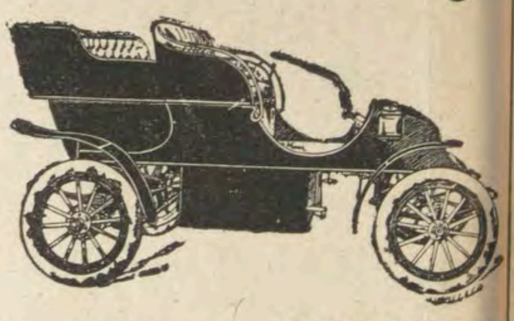
BUREAUX : 63, rue Bayen
USINE : 20, rue Bacon
PARIS (XVIIe) Téléphone 552-49

LA VOITURE DE L'AVENIR

La plus pratique, la plus simple et la plus économique, c'est

L'ÉLECTRIQUE

Waverley



qui se trouve exposée chez MM. GODARD & Cie, concessionnaires exclusifs pour la France,

Cycles et Motocyclettes

ALCYON

PARIS 22, avenue de la Grande-Armée - PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS . . 18 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

7 Juillet 1904. — N° 304

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LE BAIN DE SABLE CHEZ CHARLES CARTER (Cliché Vérascope Richard.)

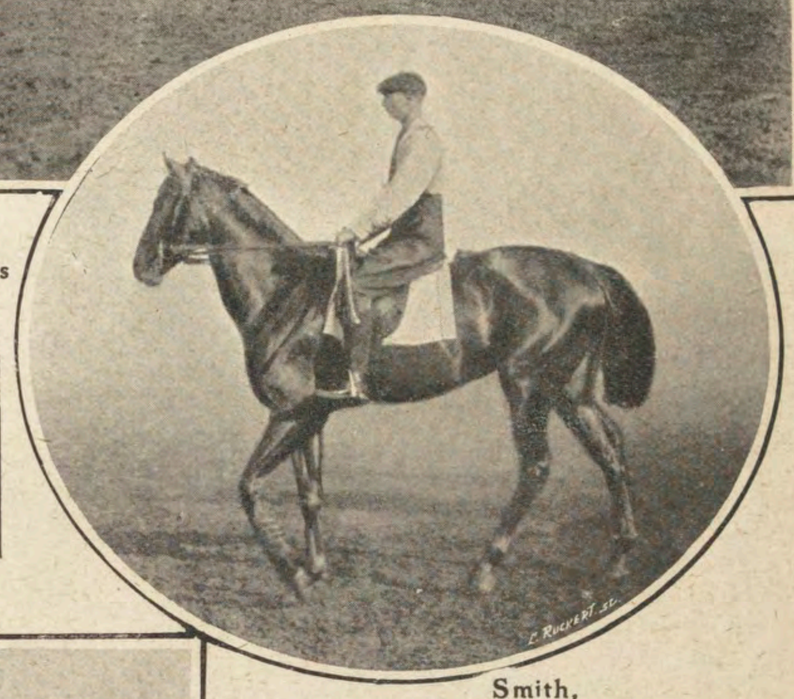
Les entraineurs américains ont mis à la mode " les bains de sable ". Si le mot est d'eux, la chose n'est pas nouvelle. Lorsque Holt était l'entraineur particulier de M. Ledat, la plupart de ses chevaux, au retour de l'exercice, se plaisaient à se rouler dans le sable. Chez Ch. Carter comme chez Ruddock, comme chez bien d'autres, les chevaux prennent leur bain de sable; une manière comme une autre de se détendre les nerfs.

Notre prochain numéro contiendra un hors-texte en couleurs : MAYER

La promenade des pensionnaires de l écurie Ch Carter.

Le Choix d'un Cheval d'Obstacles

Chapman,
premier jockey de l'écurie Ch. Carter.



Smith,
jockey-apprenti de l'écurie Ch. Carter.

Le Grand Prix couru, l'attention est attirée par les débuts des trois ans sur les obstacles. Les programmes d'Auteuil, de St Ouen, d'Enghien et de Colombes, comportent pour chaque réunion une ou plusieurs épreuves réservées à ces "jeunes espoirs". Cette année, les concurrents

◓ ◓ ◓

Bien que "l'obstacle" ait moins de partisans que le "plat", grâce aux subventions généreuses de nos Sociétés sportives, le nombre et la qualité des chevaux d'obstacles augmentent d'année en année. C'est surtout la qualité qui s'est améliorée; des propriétaires comme MM. Liénart, Gaston Dreyfus, Jean Stern, Archdeacon, W.-K. Vanderbilt, Ledat, de Cherisey, n'ont pas craint d'acheter ou de réclamer très cher des vainqueurs de courses plates pour les mettre sur les obstacles.

Le choix d'un cheval d'obstacles est plus délicat qu'on ne le pense.et parfois les plus malins se trompent. Parmi nos entraîneurs qui se sont spécialisés dans l'obstacle — personne ne me contredira — les plus habiles sont Ch. Carter,à Chantilly,et Ruddock,à Maisons-Laffitte; si je ne craignais de froisser leur modestie, je dirais que ce sont des maîtres. Charles Carter est l'entraîneur particulier de M. Liénart,sportsman belge, mais français de cœur; inutile, je pense, de rappeler à nos lecteurs les succès de la casaque rouge. Quant à Ruddock,il entraîne pour MM. Jean Stern, W.-K. Vanderbilt, Wisocki et quelques autres. Tous deux ont à peu près le même nombre de chevaux sous leur direction.

Savoir mettre un cheval sur les obstacles n'est rien en somme, mais savoir choisir le cheval qui fera un bon sauteur est tout. Certains vous diront: « Un cheval de bonne classe de plat fera un bon cheval d'obstacles. » Peut-être, mais pas toujours, ou du moins, si ce cheval réussit, ce sera — s'il n'a pas les qualités requises — un feu de paille, il ne durera pas une saison et aura tôt fait de claquer; que d'exemples on pourrait citer, de très récents même!

Charles Carter,
entraîneur particulier de M. Liénart.

Un galop au Terrain des Aigles, à Chantilly.
Après les sauts d'obstacles, un bon galop détend les muscles des chevaux.

furent particulièrement nombreux et parmi eux se détachent déjà de futurs cracks. Que de progrès le "sport illégitime" a fait depuis une vingtaine d'années! La Société des Steeple-Chases peut légitimement être fière du résultat qu'elle a obtenu.

◓ ◓ ◓

La première qualité d'un sauteur est d'être taillé pour sauter; ceci a l'air d'une Lapalissade qui demande explication: dans le saut, c'est l'arrière-main qui "chasse" en avant et permet au cheval de s'enlever; regardez nos bons spécialistes d'Auteuil, leur arrière-main est puissamment musclée, leur rein est fort, leurs membres sont solidement établis.

Lorsqu'un propriétaire ou un entraîneur veut acheter un cheval pour le mettre sur les obstacles, son examen porte principalement sur la structure; le pedigree, l'origine est pour lui une excellente indication; tel, en effet, de nos étalons de marque n'a jamais donné que de médiocres sauteurs; il recherche surtout la descendance de Chalet, de Saint-Damien, de Gulliver, de Boudoir, de Border Minstrel, de Bandmaster, de Simonian, qui s'affirme comme un producteur excellent; de Miroir de Portugal, de Lutin; quelques étalons du Midi, comme Médaillon d'Or, ont donné aussi de très bons steeple-chasers.

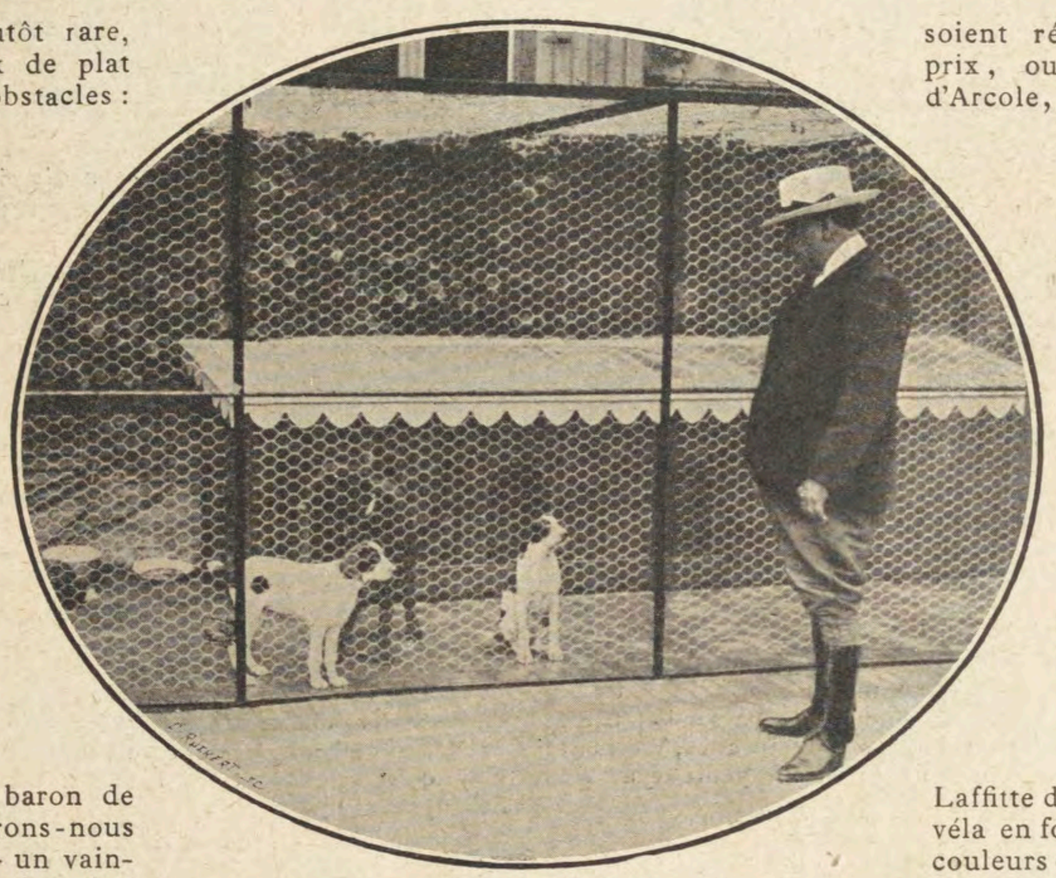
Chalet, qui tenait l'an dernier la tête des étalons gagnants en obstacles, n'arrive que le quinzième des étalons

gagnants en courses plates; par contre, Le Sancy, premier en plat, n'est que vingt-huitième en obstacles.

La classe de plat a son importance certes, mais moindre cependant qu'on ne le croirait. Parmi nos meilleurs steeple-chasers, Verdi, Killarney, Gratin, Solitaire, Mélibée, Veinard, Bûcheron. Bébé, Ardent II, Clerval, Le Torpilleur, qui ont brillé dans les grandes épreuves d'Auteuil, de Deauville ou de nos suburbains, quel est celui qui a remporté de sensationnelles victoires en plat? Lorsque la structure, l'origine et la classe se trouvent réunies, c'est parfait, mais plutôt rare, ou, du moins, ces grands chevaux de plat n'ont qu'une courte carrière en obstacles: Nivolet, Arizona, gagnant du Prix Daru et du Prix La Rochette; Red Cedar, du Grand Prix de Vichy; Lady Killer, du Prix Monarque; Vieux Marcheur, de l'Omnium; Le Mandinet, du Grand Critérium et du Critérium de Maisons; Fer, du Royal Oak, n'ont pas donné ce qu'ils promettaient ou ont claqué en route; certains peut-être — parmi les claqués — n'ont pas été ménagés suffisamment, cela est certain. Il y a, depuis deux ou trois ans, chez les propriétaires d'écuries d'obstacles, une tendance à acheter des chevaux de bonne classe de plat. M. Jean Stern n'a pas craint de payer cher Pont d'Arcole, Fuselé, Canard; M. W.-K. Vanderbilt a fait mettre sur les obstacles Bright et Baltimore; le baron de Rothschild, Thélème; peut-être verrons-nous un jour — j'en doute cependant — un vainqueur du Grand Prix ou du Derby triompher dans le Grand Steeple ou dans la Grande Course de Haies?

Sur les routes d'entraînement, à Maisons-Laffitte.

Les pensionnaires de l'entraîneur Ruddoek commencent leur travail dès 5 heures du matin.



L'entraîneur Ruddock.

Ruddock, entraîneur des chevaux de MM. J. Stern, Wisocki, W.-K. Vanderbilt, etc., etc.

Il arrive souvent qu'un modeste performer de plat est réclamé ou acheté assez cher par un Carter ou un Ruddock; c'est que l'entraîneur a eu, tant à l'allure du cheval qu'à sa conformation, le sentiment qu'il ferait un bon cheval d'obstacles; on s'en étonne... jusqu'au jour où la nouvelle acquisition remporte une belle victoire à Auteuil ou à St-Ouen Les exemples aussi ne sont pas rares de chevaux payes 2.000 francs et même moins, qui gagnent de grandes épreuves.

Mais, il semble que cette année les lauriers soient réservés aux chevaux payés un bon prix, ou du moins les Fuselé, les Pont d'Arcole, les Capitoul, les Clicquot, les Azuga, les Bright, les Promoteur, les Daniat paraissent avoir très bien pris leur nouveau métier. C'est un heureux présage pour l'avenir.

Souvent il arrive que des chevaux se révèlent en changeant d'entraînement, en obstacles aussi bien qu'en plat. Rappellerai-je les brillantes victoires de Presto II dès qu'il fut sous la direction de Lawrence. Les frères Hurst ont dû souvent se repentir d'avoir laissé partir cet excellent cheval. Azuga, qui gagna dimanche le Prix d'Essai, est sortie, elle aussi, des prix à réclamer, comme Dandolo, du reste, le vainqueur heureux du Grand Steeple-Chase. Azuga avait été achetée à deux ans après une victoire à Maisons-Laffitte dans le prix des Carrières; elle se révéla en fournissant une belle course sous les couleurs de son nouveau propriétaire, dans le Prix de la Forêt, contre Lorlot et French Fox.

FRANC PICARD.

Pont d'Arcole,

par Champaubert et Presta, à M. Jean Stern, gagnant du Prix Fin-Picard (10.000 fr. haies, 30 juin 1904).

Fuselé,

par Lutin et Needle, à M. Jean Stern, gagnant du Prix Wild-Monarch, 3e du Prix d'Essai (Auteuil, 3 juillet).

A l'exercice.

Bright, par Médicis et Brilliancy, à M. W.-K. Vanderbilt, gagnant du Prix Reugny (Auteuil, 3 juillet).

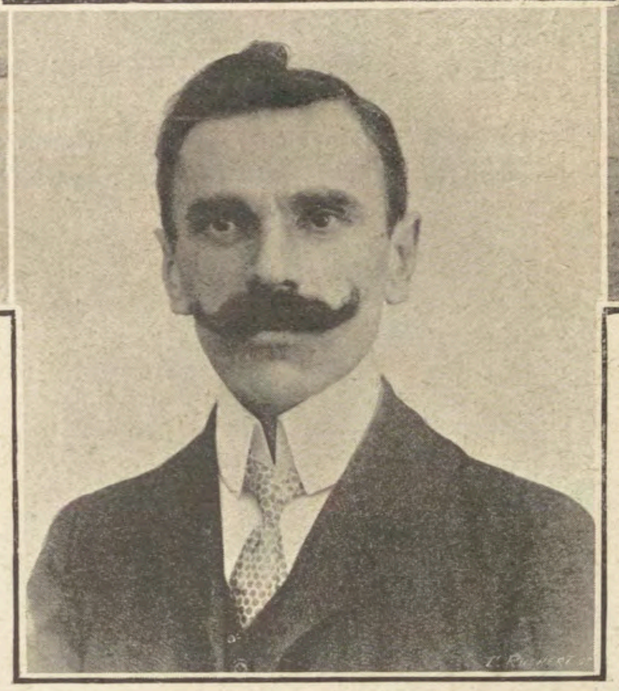
La Mort de Béconnais

La vitesse est décidément une terrible mangeuse d'hommes. Chaque jour, elle prend l'un de ses champions, et l'on dirait qu'elle craint de ne pas nous laisser intact et entier ce terrible frisson qui nous saisit, lorsque nous voyons passer ce tourbillon de poussière qui emporte deux existences défendues par une volonté. La volonté ne suffit pas toujours, hélas! sinon il est certain qu'il ne serait pas mort ainsi, ce pauvre Béconnais, car nul n'eut plus et à un plus haut degré la volonté trempée, la décision rapide et l'exécution adroite qui sacrent les champions.

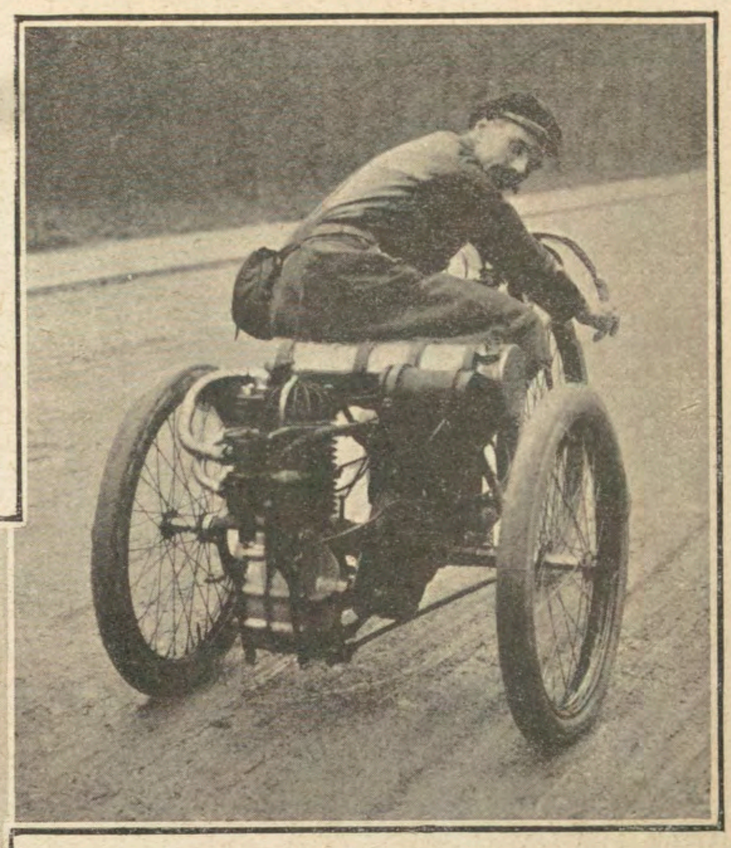
Pendant longtemps, il fut l'un de ceux qui personnifièrent, pour la foule l'idée de vitesse, et sur le motocycle, sur le fragile et instable engin à trois roues où l'homme commande directement sa machine, la rétablit ou la décentre par le poids seul de son corps, il fut le véritable héros, l'homme-obus, celui qui pouvait et savait tout oser.

Et je me souviens d'une des dernières courses de Béconnais à motocycle. C'était dans la Turbie, cette Turbie tragique et effroyable qui a déjà consommé tant d'énergies et tant d'existences, et aux fameux tournants de la Batie du Pin nous étions montés avec Levegh, cet autre disparu, pour voir passer la foule, et tour à tour passèrent les monstres grondants, voitures et voiturettes, Werner et Lemaitre, et Serpollet, dont l'audace coutumière fit un si effroyable écart que nous avions tous frémi.

(Cliché Barenne)
Béconnais sur le "Sphinx" de Truffault, en 1887.



(Cl J. Beau.)
La dernière photographie de Béconnais.



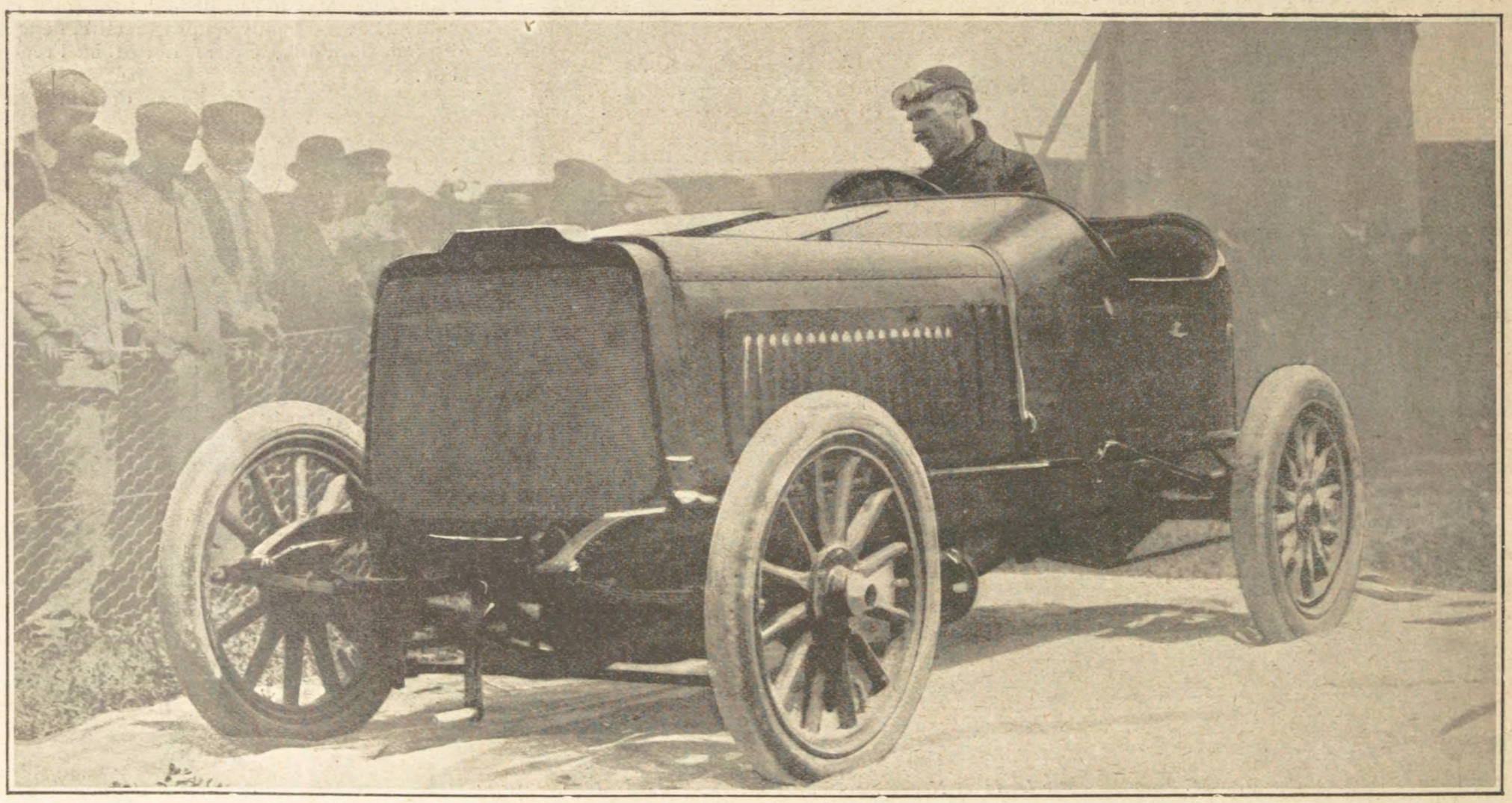
Béconnais pilotant le tricycle sur lequel il battit le record de la Turbie, en 1900.

Mais soudain un grondement sourd retentit et courut d'échos en échos le long du roc sonore, et Béconnais apparut sur son motocycle. Il arrivait dans le tournant au centre duquel nous étions. Au large, c'était l'effroyable abîme, le ravin de la plaine du Paillon qu'on ne voit pas de la route, qu'on devine et que contemplent, majestueuses et sereines, les Alpes pleines de neige.

Alors l'homme se pencha. A toute allure, il sembla quitter sa machine. Cramponné au guidon qu'il ne cessait de commander et de maintenir, il passait la jambe jusque sur sa selle, et le corps entièrement penché à l'intérieur, horizontal, ne tenant plus que sur une pédale, la tête frôlant le rocher, il passa.

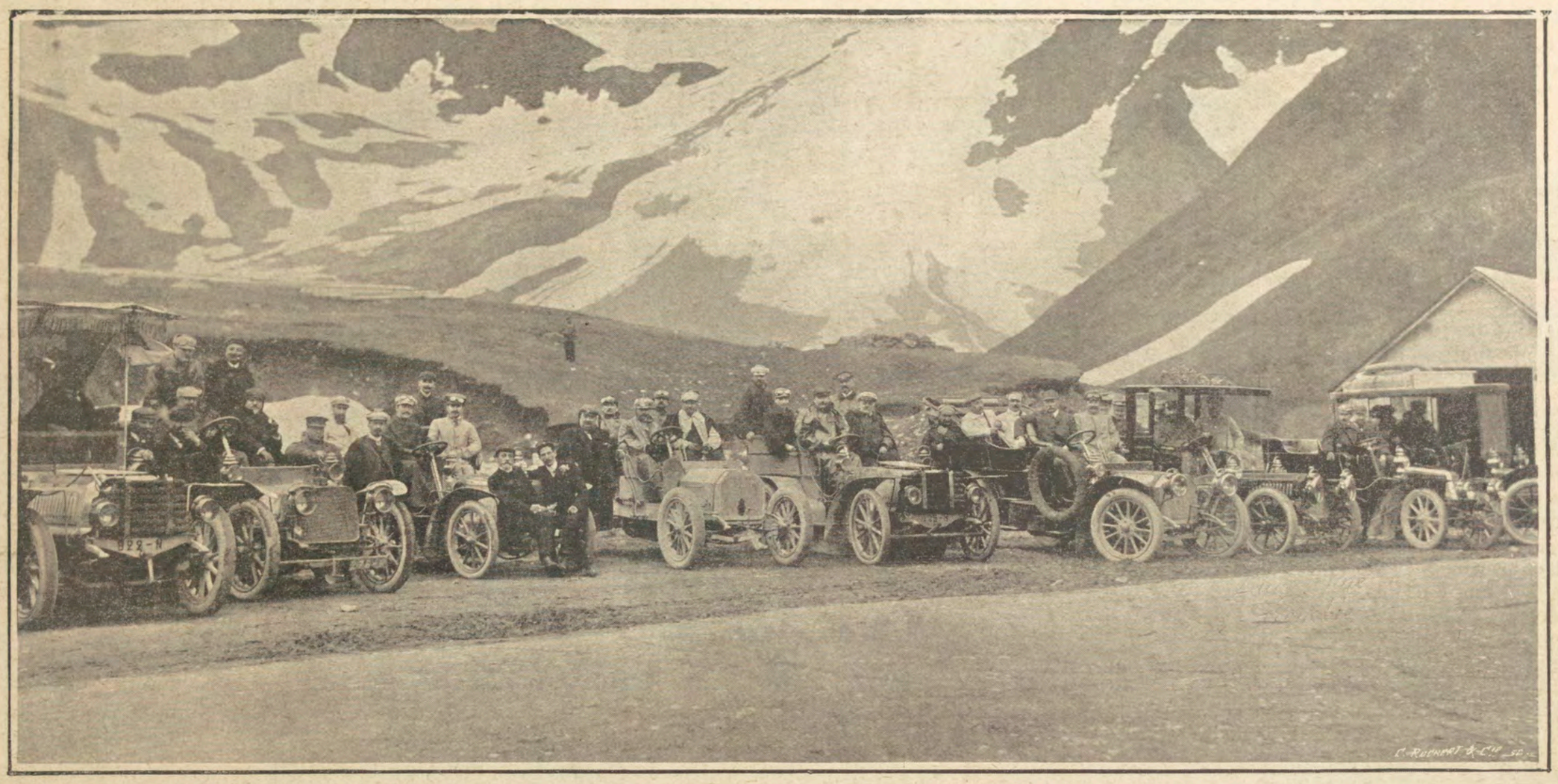
Voilà ce que fut Béconnais, voilà comment il doit rester dans notre esprit et se graver dans nos mémoires. Ce fut le plus intrépide chevaucheur de ces cavaliers du fer et de la tempête, et comme un cavalier héroïque et trop brave, comme un Lasalle ou un Margueritte, c'est en pleine charge, en plein élan qu'il est tué et qu'il passe sans transition de l'effroyable vitesse à l'effroyable repos.

GEORGES PRADE.



Béconnais au pesage de Mazagran, la veille des Eliminatoires françaises de la Coupe Gordon-Bennett, le 19 mai dernier.

Une Excursion en montagne en Automobile



Le car alpin qui a fait l'ascension avec 20 voyageurs. | Berthoin, vice-président de l'A.C.D | A. Challe, secrétaire de la Commission sportive de l'A.C.D. | Gamot, rédacteur en chef de la *République de l'Isère*. | Joya, trésorier. | J. Besson, rédacteur en chef du *Petit Dauphinois*. | P. Viallet, vice-président. | Dr Groll, secrétaire général. | Guérin. | (Cl. Duc jne)

Les membres de l'Automobile Club Dauphinois au Col du Lautaret (2.075 m.)

Le Goudronnage de l'avenue de la Grande-Armée

Répandu sur le sol au moyen d'arrosoirs, le goudron est ensuite étalé à l'aide de balais.

L'avenue de la Grande-Armée pendant les travaux de goudronnage.

Dr Guglielminetti. | M. Boreux, inspect. général de la voirie. | M. Baratte, ingénieur de la ville. | M Grandjean, conducteur des Ponts-et-Ch. | M. Kapferer.

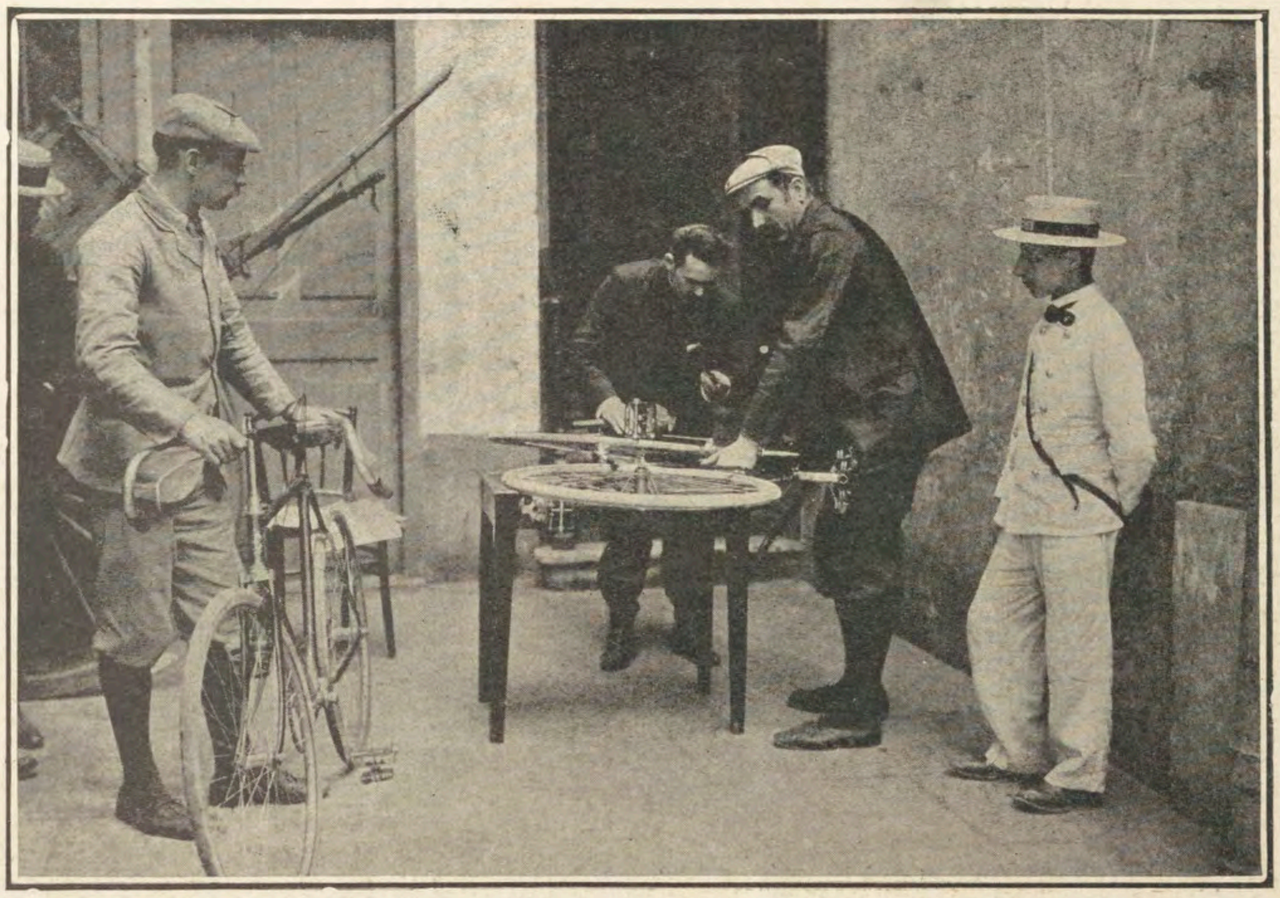
Les membres de la Commission de goudronnage des routes.

LE TOUR DE FRANCE — PREMIÈRE ÉTAPE

La grande course sur route organisée par l'Auto et qui, sous le nom de "Tour de France" trace un gigantesque circuit de 3.000 kilomètres à travers notre territoire, a vu ses premières péripéties se dérouler samedi et dimanche derniers.

Il s'agissait pour les vaillants coureurs qui affrontent le gigantesque raid d'avaler, en guise de simple hors-d'œuvre, l'étape de Paris à Lyon. La victoire est revenue au grandissime favori, Maurice Garin, déjà vainqueur de la course l'an dernier.

◓ ◓ ◓



Samson et Cnops font poinçonner leur bicyclette dans la cour de l'*Auto*.

Il fut un temps où la simple perspective d'une course de 500 kilomètres sur route sans arrêt faisait reculer les plus intrépides cyclistes. Et point n'est besoin d'être très vieux pour se rappeler la première course Bordeaux-Paris, en 1891, alors que de prévoyants hôteliers avaient fait préparer aux divers contrôles des lits pour permettre aux concurrents de prendre, en cours de route, un sommeil réparateur.

Depuis, le sport a fait son chemin et l'expérience nous a appris que les limites de l'endurance humaine étaient pour ainsi dire inconnues, dès qu'il s'agissait d'un athlète bien constitué et convenablement préparé. Nous avons vu des hommes comme Terront et Garin abattre, sans prendre, pour ainsi dire, une minute de repos, les 1.200 kilomètres de route qui constituent l'aller et retour de Paris-Brest.

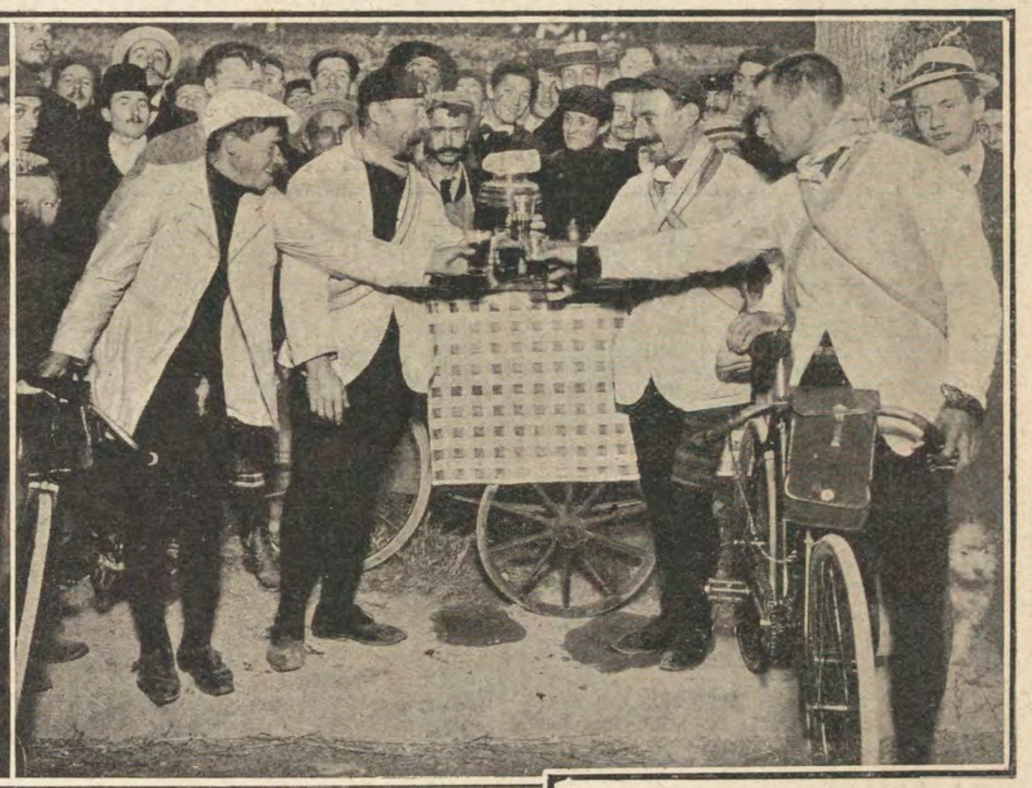
Rien d'étonnant, dans ces conditions, à ce que nous en soyons venus à considérer comme un simple "apéritif" pour d'aussi robustes estomacs une course de 500 kilomètres sur la grande route. Tel fut le cas pour la première étape du Tour de France, disputée samedi et dimanche derniers, de Paris à Lyon. Pour les uns, qui comptent avant tout sur leur endurance, elle aura servi à se mettre en jambes en vue des 2.500 kilomètres qui restent à franchir; pour les autres, comme le gagnant, c'est une simple promenade de santé dont l'issue n'aurait pu faire présumer du résultat final si, dès maintenant, ledit gagnant ne se trouvait débarrassé de ses plus redoutables adversaires.

En effet, en même temps que Garin sortait victorieux de cette première bataille, en grand routier qu'il est, Aucouturier, que l'ensemble de ses performances désignait comme le plus capable de mettre en échec le vainqueur de 1903, se voyait mis hors de combat par toute une série de malencontreux accidents.

Dès maintenant, sa chance de battre ou même d'inquiéter Garin pour le classement final n'existe plus, et s'il veut encore jouer un rôle dans la course, ce ne pourra être que pour le classement des étapes intermédiaires. Au contraire, le courageux petit Pothier, second l'an dernier dans le classement total, se classe encore second dans cette première étape, nous donnant ainsi l'impression que le Tour de France 1904 pourrait bien être une réédition de la compétition — d'ailleurs passionnante — de l'an dernier. Il est vrai que nous sommes encore loin du but

Avant le départ.

Maurice et César Garin trinquent avec Pothier à leur victoire.



Au Réveil-Matin.

Catteau, Carrère, Dargassies boivent le verre de coco de l'étrier.

(Clichés au magnesium.)

Aucouturier signe au contrôle de départ, au Réveil-Matin, près de Villeneuve-Saint-Georges.

Parti favori, Aucouturier était victime d'un accident peu après le départ.

Maurice Garin, gagnant de la première étape du Tour de France (Paris-Lyon), avec le bouquet traditionnel.

et que bien des événements peuvent modifier la physionomie de la course, d'ici le moment où le vainqueur fera triomphalement son entrée sur le ciment du Parc des Princes.

Les mêmes ovations l'attendent d'ailleurs d'un bout à l'autre du formidable itinéraire qui, dans trois semaines, le ramènera à Paris, après lui avoir fait traverser la France pour ainsi dire d un bout à l'autre. C'est une des raisons du succès de ce " Tour de France " que cette conquête par le sport cycliste de regions jusqu'ici déshéritées. On avait bien entendu parler des exploits des rois de la roue... et de la route, mais sans l'espoir de les voir jamais. Et voici qu'une nouvelle autant qu'heureuse formule de course met dans toutes ces localités l'animation si caractéristique de la course sur route, la fièvre d'attente qui précède le passage, la trombe infernale des pelotons de coureurs se poursuivant éperdument, spectacle de quelques minutes qui pendant des semaines suffira à défrayer les conversations des sportsmen, anciens ou nouveaux convertis.

Il faut reconnaître d'ailleurs que même à Paris où la multiplicité des spectacles de ce genre pourrait amener le quasi-désintéressement, un public existe qui suit avec un véritable fanatisme les moins importantes de ses manifestations. Rendez-vous au contrôle de départ d'une quelconque des nombreuses épreuves d'amateurs qui ont lieu chaque dimanche aux environs de la capitale et vous y constaterez la présence de plusieurs centaines de curieux. Dans ces conditions, rien d'étonnant à ce que plusieurs milliers de personnes se soient trouvées samedi soir au départ d'une course de l'envergure du Tour de France, bien que ce départ ait été donné à Villeneuve-Saint-Georges, endroit beaucoup moins accessible que la place de l'Opéra ou la Porte-Maillot.

Et le même enthousiasme peut être signale sur tout le parcours de cette première étape. A Melun, à Montargis, à Cosne, à Nevers, à Moulins, à Roanne et à Lyon, la foule est accourue pour applaudir le passage ou l'arrivée des leaders dont le peloton diminuait en nombre à mesure que s'allongeait la distance.

Les chutes, les accidents de machines ou de pneumatiques, la fatigue ou les defaillances, et il faut bien le dire aussi, l'inlassable énergie du terrible Garin, secouant un à un les rivaux cramponnés à sa roue, comme le sanglier la meute, ont fait leur œuvre sur ce long ruban de plus de 500 kilomètres. Et lorsque Garin est arrivé à Lyon, un seul de ses concurrents, Pothier, restait accroché après lui. Un dernier coup de collier et Garin s'assure la cinquantaine de mètres qui lui donne la victoire dans la première étape du Tour de France 1904.

Vingt minutes après, Chevallier, un doyen des courses de fond, se classait bon troisième, précédant lui-même d'un quart d'heure Frederick, autre célébrité disparue depuis plusieurs années et qui faisait là une rentrée fort honorable, on le voit.

L'arrivée se faisait aux portes de Lyon, en un endroit bien connu des Lyonnais, devant le restaurant des Délices, où une foule considérable s'était portée pour assister à l'arrivée des coureurs, quoiqu'on eût été averti assez tardivement de la modification du point d arrivée. C'etait, en effet, sur la piste du Vélodrome que les concurrents devaient achever leur étape. C'est une habitude traditionnelle, maintenant, pour toutes les courses sur route, qui se terminent dans une ville possédant une piste permanente, et l'on pensait bien qu'il en serait de même à Lyon cette année. Ce fut pour les sportsmen lyonnais une petite désillusion.

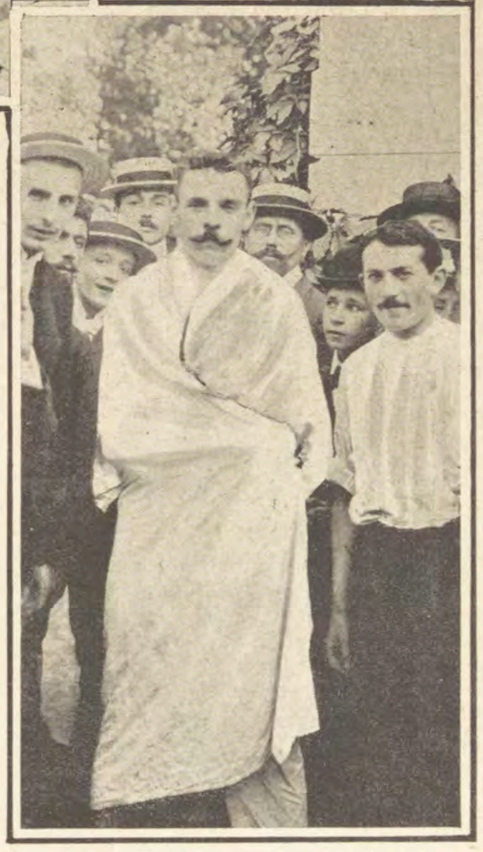
Voilà le premier acte de la longue épreuve terminé. Attendons maintenant le second, qui va se jouer samedi et dimanche sur la route de Lyon à Marseille, étape moins longue et moins penible que la précédente, propice à la vitesse, et qui pourrait bien nous réserver quelques surprises.

(A suivre) VICTOR BREYER.

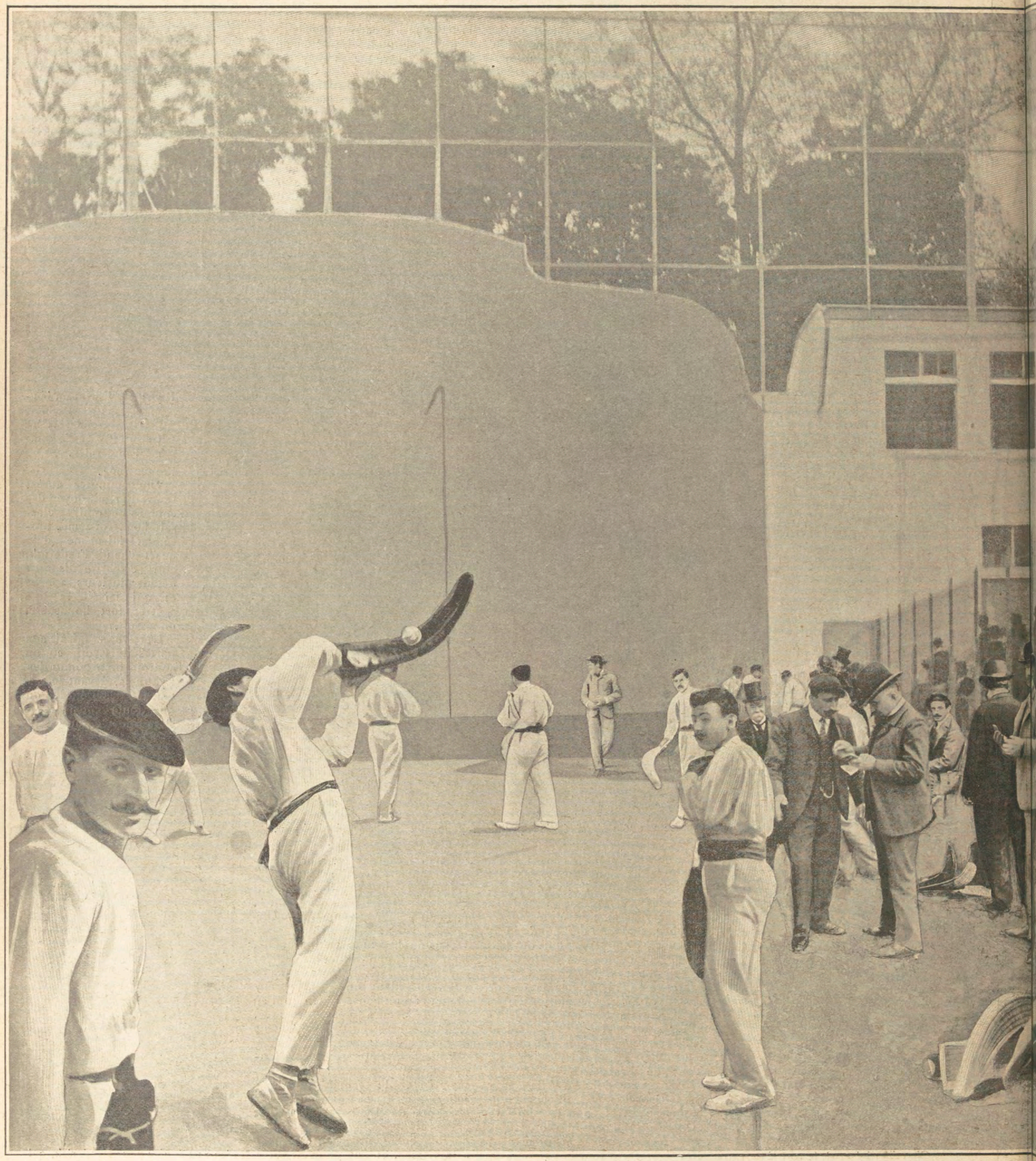
Il y eut également un bouquet pour Pothier, l'éternel second, derrière Garin cette année comme l'an dernier.

Le contrôle d'arrivée de la première étape, aux Délices, près de Lyon. (Cliches Popineau.)

Chevallier lui aussi, le troisième, a son bouquet, qui a l'air de fort l'embarrasser.



Il n'en restait plus pour Frederick, qui en a profité pour aller se faire raser avant de se faire photographier.



Arrué | Etcheverria | Munita | Marcelo | Menor | Potenito | Irun | Joseito | Le marqueur | Dr Pêtre | Melchior | M. D. Wag

AU FRONTON BASQUE DU CERCLE SAINT-JAMES. — *Le nouveau sport de la Pelote Basque, devenu si vite en faveur auprès du public parisien, a trouvé au Fronton Basque de Saint-James un terrain merveilleux. Rendez-vous assidu de nos plus aimables et élégantes mondaines et de nos meilleurs sportsmen, le Fronton Basque et le Parc Saint-James, au milieu duquel le premier est construit, ont vu, cette saison, de superbes fêtes. Les meilleurs pelotaris d'Espagne et d'Amérique ont su s'y faire applaudir. Nous donnons ci-dessus une vue d'ensemble du*

Le juge Duhalt | Diharce | M. Rémy Duhart | L'arbitre Machin | Americano | M. Eugène Duhart | Landa | V. Laborde (Cl. Frolich.)

REPOS PENDANT LA PARTIE DE PELOTE BASQUE.

fronton pendant un entr'acte d'un grand match. Nous trouvons là, groupés sur la cancha, les pelotaris les plus en vue du moment, et quelques-unes des personnalités parisiennes qui ont contribué au succès et au développement si rapide du sport basque. Avides de mouvement, les joueurs restent rarement en repos pendant les intervalles de partie ; ils jouent avec la balle ou essaient les coups difficiles, pour l'amour de la difficulté.

RETOUR D'AMÉRIQUE

Le match Mayer-Lawson au vélodrome Buffalo.
Le gagnant du Grand Prix, avant le match, se masse dans sa cabine.

Lawson et son manager Bianchi.
Lawson a débuté jeudi dernier au vélodrome Buffalo.

L'exode des coureurs américains vers l'Europe continue pour ainsi dire sans interruption. En attendant George Leander, qui doit débarquer chez nous ces jours-ci, la semaine dernière a vu revenir l'enfant prodigue Champion, en même temps que Lawson faisait ses débuts devant un public parisien.

✣ ✣ ✣

Il faut croire que le sport cycliste américain n'est plus dans l'état florissant que nous lui avons connu, au temps, peu éloigné encore, des Zimmerman, des Bald et des Cooper. Peut-être aussi, le vieux continent en général et Paris en particulier ont-ils pour les cracks d'outre-Atlantique des attraits irrésistibles.

Toujours est-il que ceux qui ont conquis un nom sur les pistes américaines se font un devoir de venir en chercher la consécration chez nous. Sauf l'entêté Kramer, donc, nous avons vu ou allons voir en France, cette saison, tous ceux, stayers ou sprinters, qu'il nous intéresse de voir.

Iver Lawson, qui débutait jeudi soir à Buffalo, peut sans aucun doute être classé parmi ceux-là. On se souvient qu'il nous rendit une visite en 1902; mais relevant à peine d'une grave maladie, il ne put donner la mesure de ses moyens une seule fois au cours de cette tournée qui fut désastreuse.

Son début jeudi soir, contre Mayer, tout frais émoulu de sa victoire dans le Grand Prix, fut une défaite, mais l'Américain n'en a pas moins produit une excellente impression que sa victoire, dimanche, à Reims, sur un lot de premier ordre, a confirmée.

Le jour même de ces débuts de Lawson, la *Savoie* débarquait au Havre un autre visiteur américain, ou plus exactement un " revenant ", puisqu'il s'agit de Champion, dont la désertion fit tant de bruit autrefois. Pris de remords et aussi de la nostalgie du pays, le " petit prodige " français a profité de la récente loi d'amnistie pour revoir les pistes de sa patrie et, dès dimanche prochain, nous le reverrons à Buffalo.

V. B.

(Cliché au magnésium)

Un revenant.
Champion, " l'ex-gosse ", après un séjour de quatre ans en Amérique, vient de rentrer en France et fera, dimanche prochain, ses débuts à Buffalo.

Souvenir du Grand Prix.
Bianchi explique à Lawson, d'après les photographies de la Vie au Grand Air, *comment Mayer a gagné le Grand Prix de Paris.*

Braconnier faisant le guet.

La pêche au collet.

Les Braconniers de Rivière

Depuis le 19 juin, jour de l'ouverture de la pêche, c'est grande joie chez les pêcheurs, et deuil chez les braconniers qui seront maintenant beaucoup trop dérangés dans leurs exploits.

Pendant soixante jours, ils ont pu tranquillement commettre des dépréda-tions de toutes sortes sans risquer à chaque instant d'être surpris par un grave pêcheur à la ligne susceptible de les dénoncer.

En effet, la fermeture de la pêche était l'ouverture de la fête pour les braconniers notables, pour les marchands de paniers, vanniers ambulants, dont le travail est un trompe-l'œil, pour les loutres nombreuses et jamais chassées, et enfin pour Sa Majesté le Canard.

La pêche à la main, pour laquelle il faut des qualités de plongeur.

Le retour du braconnier.

Les temps de fermeture sont, pour le braconnier professionnel, l'assurance d'une vente facile, le fruit défendu semblant toujours meilleur, et pour peu qu'il vende ses prises quelques sous moins cher qu'en époque de pêche autorisée, c'est pour lui l'affluence assurée des clients.

Il ne faut pas considérer le vannier ambulant comme un braconnier ordinaire, mais comme un véritable Malthus des rivières, car il va dans les frayères et capture, en une nuit, des centaines de poissons gonflés d'œufs.

Il se sert pour cela d'une claie en osier qu'il pousse devant lui dans les déversoirs, dans l'entrée des ruisseaux peu profonds et à courant relativement rapide où s'assemblent les poissons sans défense, malades et avides d'eau battue. Il ne vaut rien, ce poisson, et le marchand de paniers se garderait bien de le manger en famille, mais il le vend sept ou huit sous la livre aux paysans peu habitués à semblable aubaine, et peu portés sur les délicatesses de la bouche.

Allez dans les campagnes, on vous dira que c'est toujours du 15 avril au 15 juillet que l'on mange le plus de poisson.

La loutre, elle, en temps ordinaire, se contente de la nuit pour ses dépréda-tions, mais pendant la fermeture, voyant les berges tranquilles, elle s'enhardit dès la première quinzaine, et sort en plein jour. Elle chasse d'autant plus, que souvent à cette époque, elle porte ou même allaite des petits, elle a faim, le soleil ne la gêne plus, elle poursuit sa proie nuit et jour, dépose sur les berges les poissons superbes qu'elle prend, et, comme elle ne saurait tout manger, se contente de croquer la tête qui, pour elle, est un morceau délicat.

On trouve ainsi décapités, sur le sol, des chevesnes et des carpes de gros poids qui auraient fait, pour de longs jours, la joie d'un pêcheur débonnaire.

Quant au canard, il n'a pas de préférence d'époque. Il est un peu moins dérangé pendant la fermeture, voilà tout, et peut s'offrir en plus grande abondance les œufs de poisson qu'il préfère nouvellement pondus.

Il aime l'œuf frais, et le caviar au naturel est doux à son estomac de gourmet. Regardez-les quitter le moulin, ces braves canards; ils suivent le bief en nageant doucement, se racontant en famille de petites histoires chuchotées à mi-voix : *cuin, cuin, cuin, cuin...*

Ça n'a l'air de rien, eh bien, si vous saviez ce qu'ils disent, ces gens à allure honnête, que pour un peu l'on plaindrait d'être mouillés et d'avoir froid aux pattes, vous frémiriez, braves pêcheurs!

Ecoutez-les :

— Hier, j'ai mangé une livre d'œufs de gardon, dit l'un.

— Moi, je me suis purgé avec trente grammes d'œufs de brochet, c'est souverain contre la constipation, répond l'autre.

— Moi, fait un troisième, je n'aime pas les œufs, je ne mange que les alevins nouveau-nés; rien de délicat comme une centaine d'imperceptibles barbillons.

Et ainsi de suite de un à douze, car il est à remarquer que les canards en promenade sont toujours une douzaine au moins.

Lorsque vous les voyez sur la berge, une patte repliée, la tête sous l'aile, ne croyez pas qu'ils dorment, ils digèrent les poissons que l'État croit protéger pendant deux mois par an.

C'est charmant!

Que faire à cela? Pas grand'chose, évidemment, mais on pourrait enrayer le mal.

Autoriser la pêche à la ligne, en tout temps, a déjà soulevé bien des polémiques; cela gêne le braconnage, mais c'est tenter le pêcheur et l'inciter à la maraude. Je laisse à d'autres le soin de discuter la chose; mais ce qu'on pourrait faire facilement, c'est doubler la production du poisson, et voici comment :

1° Défendre aux canards, par l'organe de leurs propriétaires, de

La préparation du tramail à traîner.

Un coup d'épervier sur une frayère.

sortir en temps de frai, et de dépasser en tout temps les limites des biefs de moulins sous peine de mort.

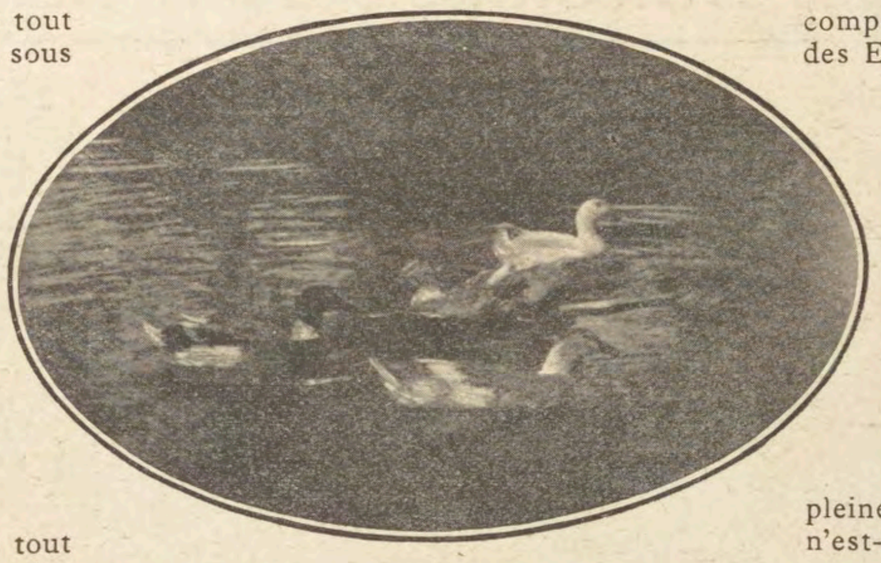
Les gardes sont chargés d'exécuter la présente sentence avec leur carabine chargée à petits plombs.

Les délinquants ainsi punis iront réconforter les estomacs débilités des malades de nos hôpitaux.

Vous verriez que les meuniers sauraient bien retenir chez eux ces abominables destructeurs.

2° Donner une prime de 20 francs, en lui laissant la peau de la bête, à tout individu qui apporterait à la mairie une loutre.

Autorisation de chasser la loutre en tout temps et la nuit, pour les personnes munies d'une permission délivrée par une autorité compétente (sous-préfet, maire, conservateur des Eaux et Forêts, etc... etc...).



Les canards sont les pires braconniers.

Cela vaudrait mieux, et coûterait moins cher, que de jeter des saumons dans la Seine, et nous aurions ainsi des millions et des millions d'alevins de plus.

La pêche alors pourrait être une ressource nationale, et devenir un sport aussi agréable et moins coûteux que la chasse.

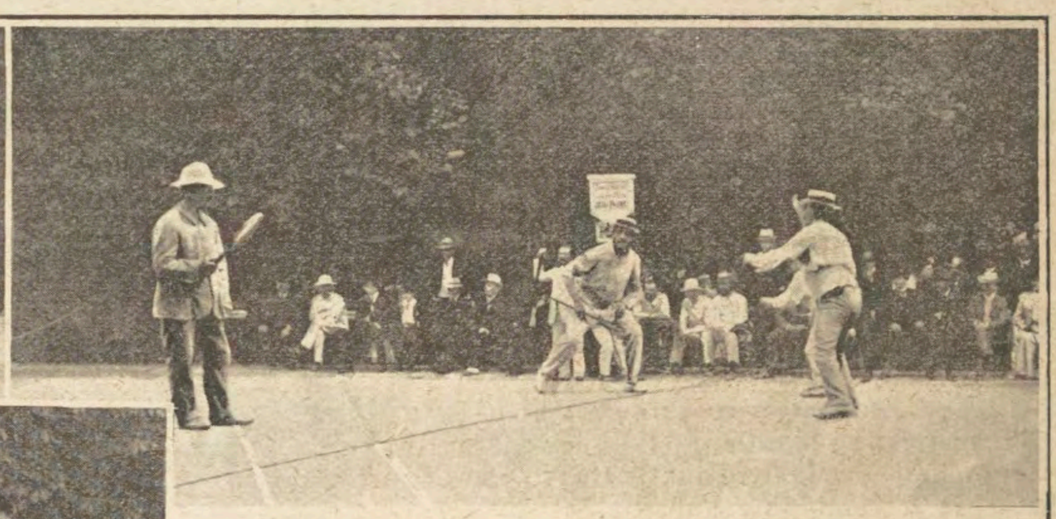
Ça ne sera pas demain, c'est trop simple.

Quant aux braconniers à deux jambes, leur suppression est plus difficile. « La loi contre eux, dit M. Cunisset-Carnot, est pleine de lacunes. » Et encore, le plus souvent, n'est-elle pas appliquée.

JHO-PALE.

Le Championnat de Longue Paume

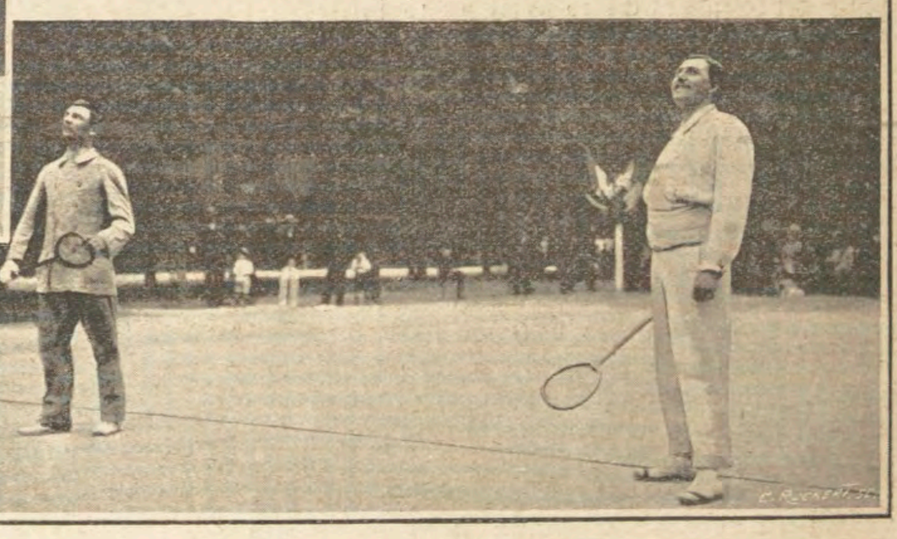
La finale du Championnat de Longue Paume.
Un "cordier" au tirage.



La lutte des gardiens à la corde.

Péronne contre Amiens.
Les Péronnais se préparent à jouer la balle.

M. Raynal, de Paris, au tirage.



M. Michel.

L'attente d'une balle.

M. Decassin.

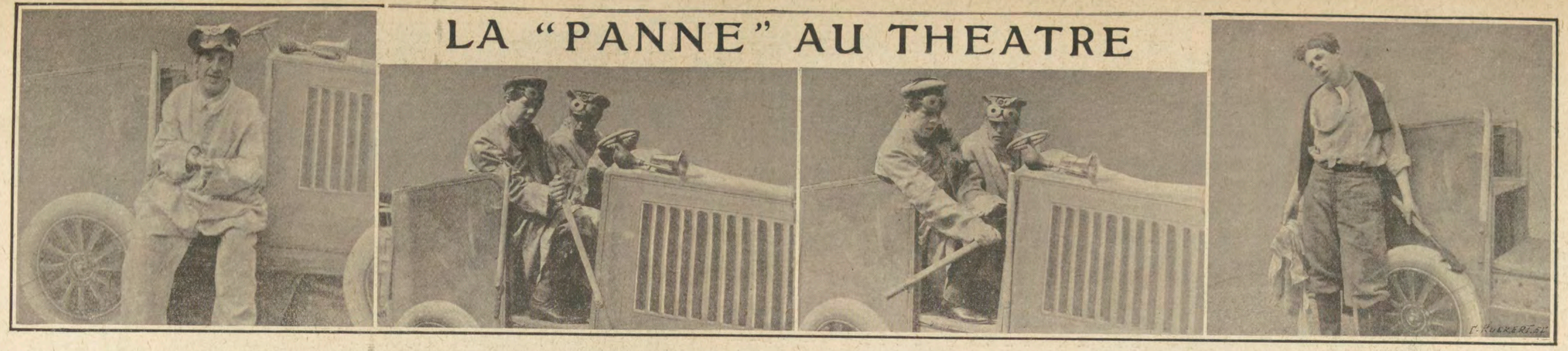
Deux champions de la Longue Paume.

Dimanche s'est jouée, sur le jeu du Luxembourg, la finale du Championnat de Paume de partie enlevée.

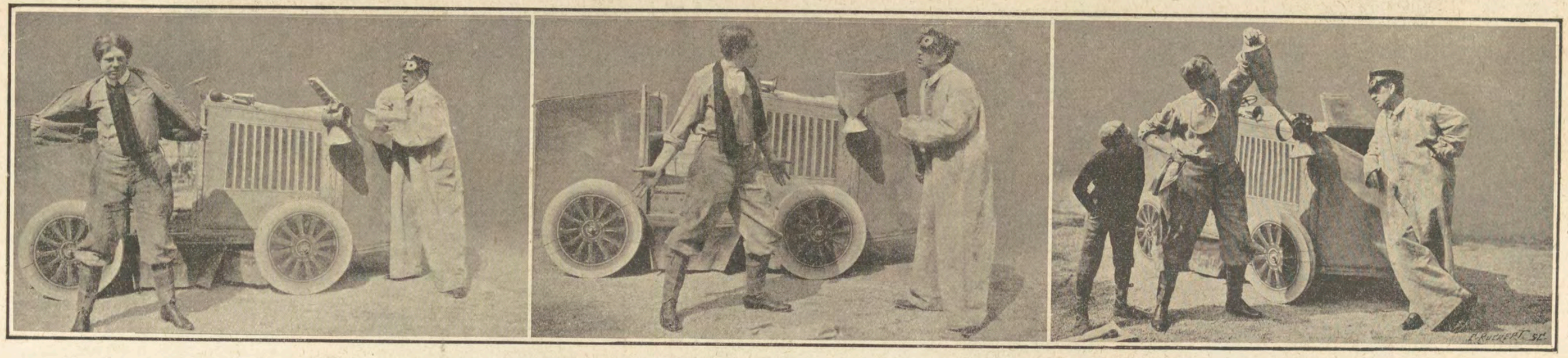
La partie débute par Péronne contre Amiens qui est battu, puis deux équipes de Paris se disputent chèrement la victoire, qui, longtemps indécise, revient à l'équipe de M. M. E. et H. Manière, Raynal. Guiraud. Dans la finale, c'est cette équipe qui bat Péronne et remporte le championnat.

Après ces parties, se sont joués des matches individuels. M. Maurice Michel en est sorti vainqueur, remportant la raquette d'honneur offerte par M. Richefeu.

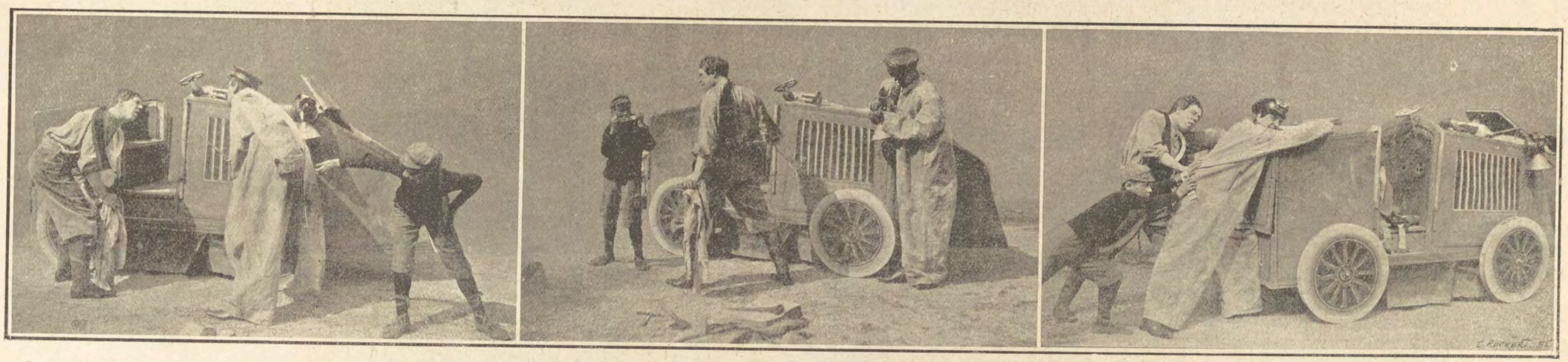
LA "PANNE" AU THEATRE



Claudius. — Tiens, il y a quelque chose qui ne va pas... — mais pas du tout ! — Prince.



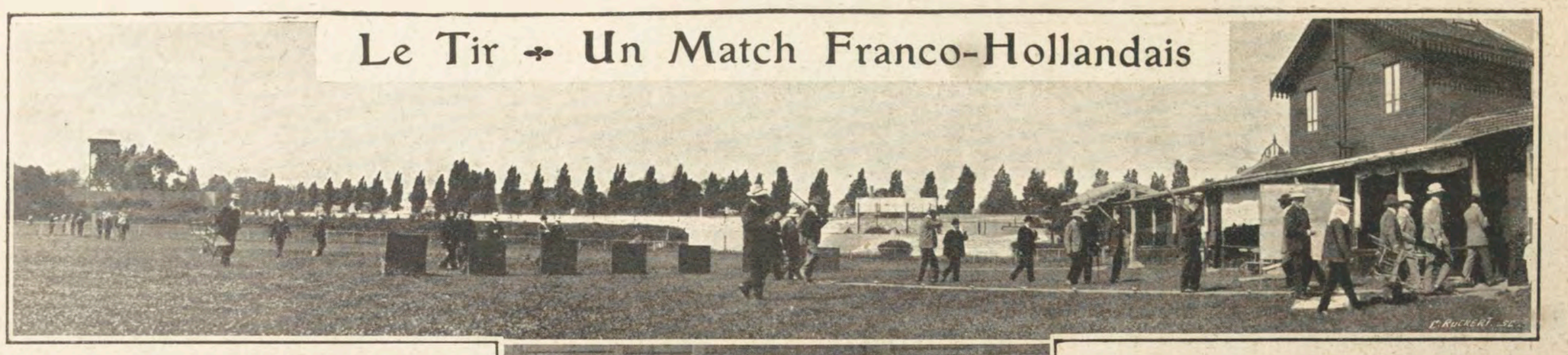
Rester en panne, jamais ! Qu'on m'apporte le guide !... — ...et le tournevis ! — Ça y est, le flotteur du carburateur est grippé !



Avez-vous senti le court-circuit entre la jante arrière gauche et le pignon du différentiel ? — Quant à toi, insecte, au large, et vivement ! ou je t'huile aussi. — Epilogue.— Sans rancune.

L'automobile avait eu déjà bien des fois l'honneur de la scène, mais jamais encore la Panne *n'avait été symbolisée d'une façon aussi complète et aussi drôle que dans l'opérette qui tient l'affiche du Moulin-Rouge. Les deux excellents artistes qui ont composé les personnages d'une façon aussioriginale, MM. Claudius et Prince, ont bien voulu se retrouver en panne dans le jardin du Moulin-Rouge, tout exprès pour les lecteurs de la* Vie au Grand Air, *et nous fournir l'occasion de cinématographier en entier la scène dans l'amusante série reproduite ci-dessus.*

Le Tir — Un Match Franco-Hollandais



Le Tir aux Pigeons de l'île Séguin.

En 1902, l'équipe du Fusil de Chasse, composée de 12 tireurs sélectionnés, se rendait en Hollande pour se mesurer contre 12 tireurs de la Société le Nimrod. Nos compatriotes perdaient le match, abattant 3 pigeons de moins que leurs concurrents. L'année dernière, nous recevions les meilleurs tireurs anglais du Club de l'Ile de Wight, et l'équipe du Fusil de Chasse gagnait le match, abattant 174 pigeons, alors que les Anglais n'en abattaient que 163.

Il y a quelques jours, les membres de la Société hollandaise le Nimrod venaient rendre leur visite à nos camarades, et essayer de les battre encore, cette fois sur leur propre terrain.

Voici les noms des tireurs, avec le nombre de pigeons touchés par chacun.

Team Hollandais : MM. Van Voorst, 23 pigeons abattus; de Favange, 21; Van Lennep, 20; Viruly, 19; Moltzer, 18; Van Harixma, 16; Deidock de Wit, 15, soit 132 pigeons touches sur 189 tirés.

Team Français : MM. Maurice Bucquet et Edmond Béjot, chacun 23 pigeons abattus; C. E. Geynet, 22; Roger de Barbarin, 21; Raymond Huet, 20; André de Lesse, 19; Jacques Nivière, 17;

Jacques Nivière (F.) — Busgers, cap. du team holl. — André de Lesse (F.)
C.-E. Geynet (F.) — Viruly (H.) — Roger de Barbarin (F.) — Deidock de Wit (H.)
Edmond Béjot (F.) — De Favange (H.) — Van Harixma (H.)
Van Lennep (H.) — Maurice Bucquet (F.) — Raymond Huet (F.) — Van Voorst (H.)

Les concurrents du match franco-hollandais.
Fusil de chasse, France, contre Nimrod, Hollande.

Les tireurs regagnent le pavillon de tir.

soit 145 touchés sur les 189 tirés.

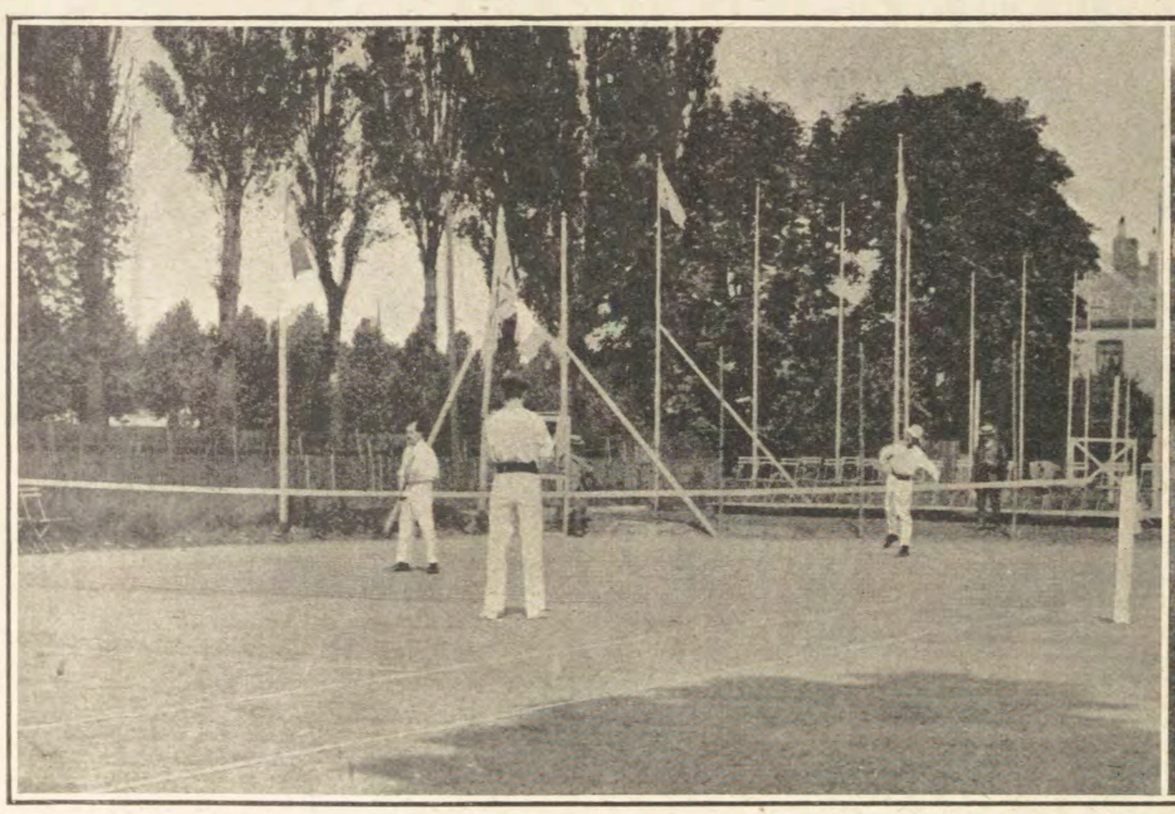
Nos camarades ont donc été vainqueurs par 13 pigeons touchés de plus que leurs adversaires.

Avant et après le match, avaient été tirées des poules, selon les règles ordinaires de la Société. Quand le tir dit de "battue" a été exécuté, les tireurs hollandais ont été un peu dépaysés. Les pigeons lancés par le ball-trapp s'échappent de la plate-forme de la tour située à 16 mètres de terre, viennent vers le tireur réfugié dans la moitié d'un cercle en bois, passent tantôt très haut au-dessus de sa tête, tantôt à droite, tantôt à gauche.

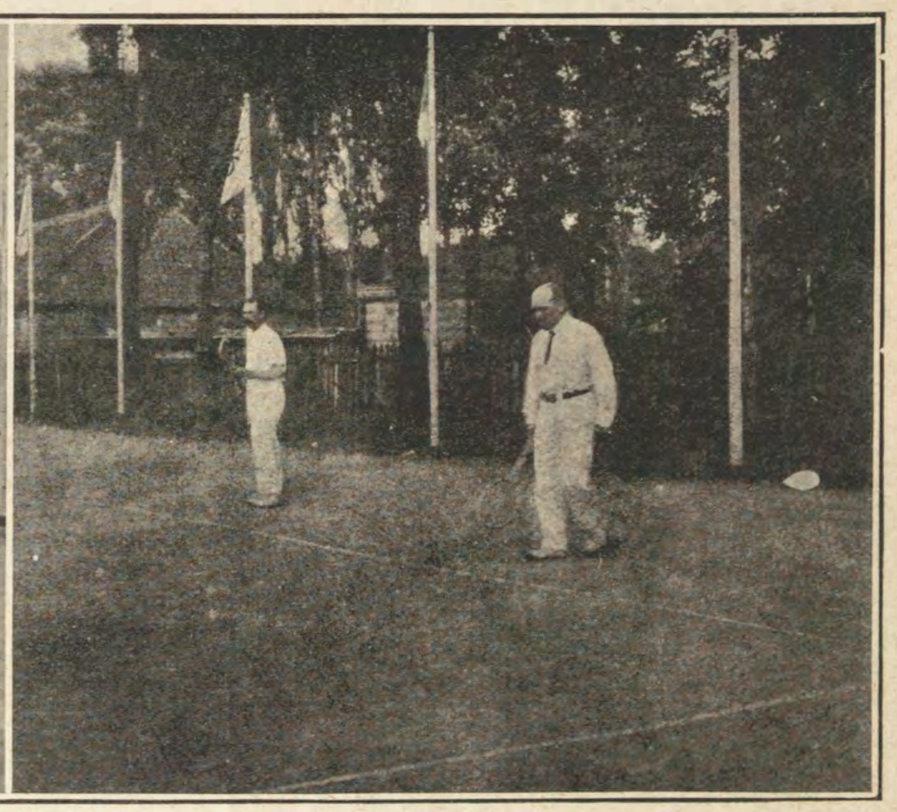
Certains de nos camarades ont acquis, à ce tir, une grande précision; en plus de ceux qui participaient au match, citons de mémoire: MM. le comte de Lambert empêché d'y prendre part par un deuil cruel, baron de Castex, Pierre Perrier, Tiersonnier, baron Jaubert, Georges Brosselin, Toucas, comtes Henri et Louis d'Havrincourt, Roger Nivière, comte Guy de Francqueville, Georges Off, Joseph Labbé, comte de Montbrison, baron Evain, etc.

Gustave Voulquin.

LE CHALLENGE DES TENNIS-CLUBS DU NORD



Le match Sano-Lees, de Lille, contre Masurel frères, de Roubaix.



L'équipe Dubar-Motte, gagnante de la Coupe de Tennis du Nord.

Les épreuves du tournoi de Tennis se sont disputées ces jours derniers sur les cours de l'Iris-Stade Lillois, à Lille. Les tenants étaient : pour la Coupe de Double, le Tennis-Club de Roubaix, MM. Henri Dubar et René Motte; pour la Coupe de Simple, le Tennis-Club de Lille, M. Charles Rollez.

Quatorze équipes de Double et seize de Simple se sont présentées, formant l'ensemble des meilleurs joueurs de l'Iris-Stade Lillois, du Tennis-Club de Lille, du New Lawn-Tennis-Club de Lille, du Tennis-Club et du Racing Club de Roubaix, de la Société des Sports de Douai, des Tennis-Clubs de Denain et de Valenciennes.

Ainsi qu'il fallait le prévoir, étant donnée la force des joueurs, les deux finale ont été tout particulièrement intéressantes : celle de Simple principalement a donné lieu à une lutte des plus acharnées entre le tenant, M. Charles Rollez, et l'ancien vainqueur de 1901, M. Henri Dubar. Finalement, ce dernier a remporté la victoire après une heure trois quarts de match.

Le Tennis-Club de Roubaix a remporté également la Coupe de Double qu'il avait déjà gagnée l'année dernière avec la même équipe, MM. Henri Dubar et René Motte.

LE RAID MILITAIRE HIPPIQUE LYON-VICHY

Un des défenseurs de la Coupe.

Le lieutenant Allut, du 28e dragons, régiment détenteur de la Coupe, rafraîchit son cheval Orléans, entre Lyon et St-Etienne.

L'examen des concurrents avant le départ.

Le général Gautrot, commandant la 13e brigade de cavalerie à Moulins, et le vétérinaire en 1er Sharenberger, du 30e dragons, examinent les chevaux qui doivent prendre part au raid Lyon-Vichy.

Après un repos à Bellevue.

Le sous-lieutenant de Vilmorin, du 7e cuirassiers, montant Gilet, demi-sang, quitte Bellevue après avoir soigné son cheval.

L'année 1904 sera l'année des raids hippiques : Lyon-Vichy ouvre le feu; dans quelques jours, nous aurons Lille-Ostende, et en octobre notre raid international Bordeaux-Paris.

◓ ◓ ◓

Notre confrère militaire *Armée et Marine* vient de nous donner, la semaine dernière, un raid hippique entièrement militaire, qui ne fut pas sans intérêt. Ce fut la suite de celui qui, l'an dernier, se disputa sur le parcours Paris Trouville et qui donna les résultats que l'on sait. *Armée et Marine* a choisi comme itinéraire Lyon-Vichy. Seuls les officiers de la région du Sud-Est étaient admis, et avec eux le team du 28e dragons, régiment détenteur du challenge. Le lieutenant Bausil, recordman des raids, ne s'est pas mis en ligne; le capitaine de Champsavin et le lieutenant Allut, ce dernier seul ayant pris part à Paris-Trouville, sont chargés de défendre les couleurs du 28e dragons.

La route était divisée en étapes : la première, Saint-Etienne; la seconde, Montbrison ; la troisième, Noirétable, et la quatrième, Vichy. Les deux premières étapes devaient s'effectuer à une allure prévue à l'avance, de 11 kilomètres à l'heure minimum et 13 maximum, seule l'étape Noirétable-Vichy s'effectuait à allure libre; enfin, le lendemain de l'arrivée à Vichy, les concurrents ont eu à accomplir un parcours semé d'obstacles sur l'hippodrome de Vichy. Ce n'est donc pas, à proprement parler, un raid, mais une expérience d'endurance très intéressante, et qui ne peut donner que d'excellents résultats. Ces fortes étapes de 60 et 80 kilomètres sont plus fréquentes qu'on ne le croit en temps de manœuvres dans les reconnaissances d'officiers. Le raid Lyon-Vichy prouvera qu'après de fortes étapes les chevaux d'officiers sont capables de fournir non seulement un raid d'une soixantaine de kilomètres, mais encore un parcours de concours hippique.

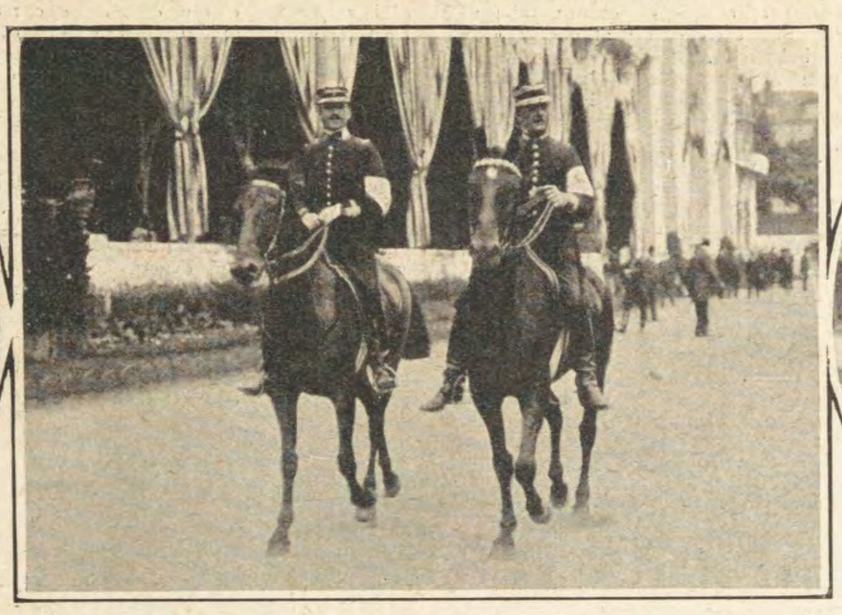
Lorsque paraîtra la *Vie au Grand Air*, les concurrents seront à Vichy; nous reviendrons sur cette épreuve dans notre prochain numéro. Paul Mégnin.

Sur la côte des Quatre-Chemins.

Un groupe de concurrents monte la côte à pied les chevaux tenus par la bride.

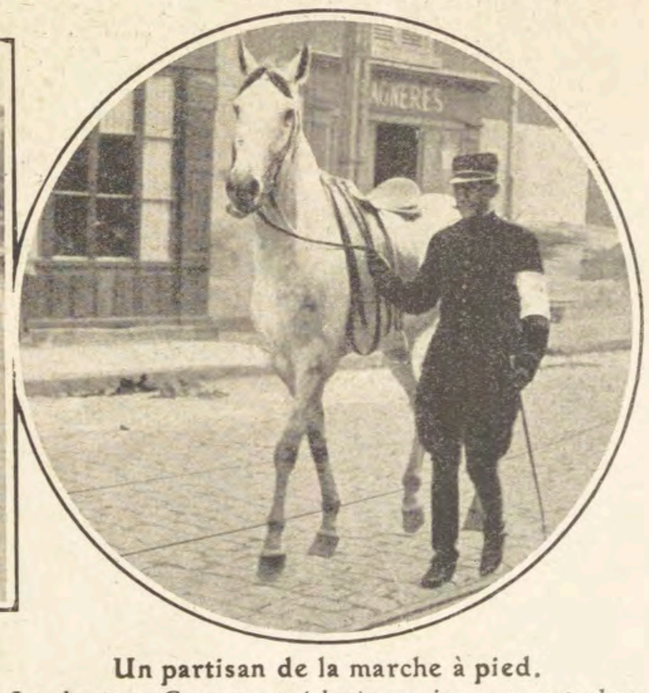
En haut de la côte des Sept-Chemins.

Le capitaine Loir, de l'état-major de la 6e division, au pas gymnastique, à côté de son cheval Brin d'Espoir.



L'arrivée à Saint-Etienne.

Le lieutenant de Gaillard-Bancel, du 12e dragons, montant Cafre, et le capitaine Loir, de l'état-major de la 6e division, montant Brin d'Espoir, arrivent à Saint-Etienne, en 4 h. 20.



Un partisan de la marche à pied.

Le docteur George, médecin-major au 10e chasseurs, montant Frimas, pur sang, marche à côté de son cheval sur les routes pavées. Il est arrivé le premier à Vichy.

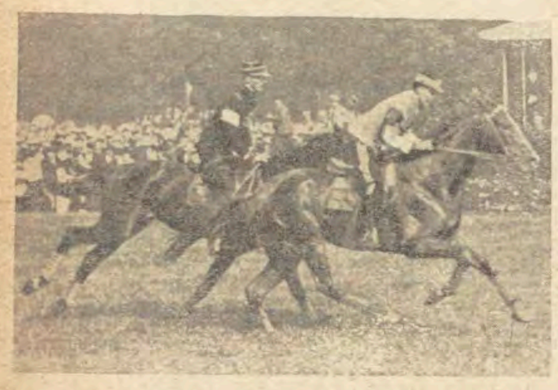
AUTOUR DES SPORTS

NOTRE COUVERTURE

Nous avons eu à enregistrer, la semaine dernière, une performance peu banale, celle que vient d'accomplir Gonder, du Sport Athlétique Bordelais, en sautant 3 m. 69 à la perche, au Racing Club de France, et battant ainsi le record du monde. Gonder, Landais pur sang, athlète tout petit, est séminariste et fait actuellement son service militaire. Il avait déjà sauté 3 m 51 à la perche, il y a quelques jours à Bordeaux, et l'annonce de cette performance avait été quelque peu commentée. Ceux qui protestèrent alors doivent être aujourd'hui complètement édifiés. Le record de France appartenait à Puységur avec 3 m. 25. Le record du monde appartenait à l'Américain A. Chapman avec 3 m. 65. Notre couverture représente Gonder accomplissant son formidable saut.

LA RÉUNION D'AUTEUIL

L'avant-dernière journée de la réunion d'été à Auteuil fut des plus attrayantes. Deux épreuves assez importantes, l'une sur les haies, l'autre sur les gros obstacles, et un steeple militaire ont assuré le succès de



Karabagh
par Simonian et Camphène, à M. Pugny, lieutenant au 13e cuirassiers, monté par son propriétaire, arrivé 2e.

Mignard
par War Dance et Malaga, à M. P. Vergne, lieutenant au 5e hussards, monté par son propriétaire, arrivé 1er.

L'arrivée du Steeple militaire

l'après-midi. Bien que les villégiatures soient déjà commencées, le public était encore suffisamment nombreux au pesage, comme dans les autres enceintes.

Le Steeple-Chase militaire a été couru avec une science du train qui montre les progrès réalisés par nos officiers. Le vainqueur, Mignard, lauréat de nombreuses courses en province, était monté par son propriétaire, M. P. Vergne, lieutenant au 5e hussards. Le cheval a montré une grande supériorité sur ses adversaires; il a pu perdre impunément vingt bonnes longueurs entre la haie du talus à revers et celle de la double barrière et, malgré une dérobade dans le tournant final, revenir dans la ligne droite battre Karabagh, Subtile et Ciral, qui est rentré claqué. Sauf Papyrus III, claqué après la rivière du huit, que son cavalier a arrêté, tous les concurrents ont achevé le parcours.

Le Prix d'Essai a permis à Clicquot, le gris de M. Thiébaux, de prendre sur Fuselé, à M. Jean Stern, sa revanche de la défaite que lui avait infligée le poulain de M. Stern dans le Prix Wild-Monarch, mais il a trouvé un concurrent pour le battre sur le poteau et il a succombé tout à la fin contre Azuga, à M. Fishhof.

Après le saut de la dernière haie, Fuselé était le mieux en course, mais Thélème, à M. E. de Rothschild, lui a roulé dans les jambes de derrière, compromettant ainsi la chance du fils de Lutin, que Azuga et Clicquot ont pu rejoindre et battre dans le finish. La pouliche de M. Eugène Fishhof a battu d'une tête le poulain gris de M. E. Thiébaux. Capitoul s'est, comme dans le Prix Wild-Monarch, employé d'assez mauvaise grâce à la lutte; il a fini quatrième devant Valmajour.

La rentrée du vainqueur du Prix d'Essai

Azuga, par Madcap et Antoinette; propriétaire, M. Fishhof; entraîneur, W. Davis; jockey : Hartigan.

LE CONCOURS D'ESTAFETTES BREST-BELFORT

Notre confrère l'*Auto* avait organisé, la semaine dernière, un intéressant Concours

Mme Clouet,
qui a pris part au Concours d'Estafettes pour motocyclettes Brest-Belfort.

d'Estafettes pour motocyclettes. Le thème que s'était proposé l'*Auto* consistait à faire porter une dépêche de Brest à Belfort par des motocyclettistes. Le trajet, représentant 1127 kilomètres, était divisé en douze étapes, dont chacune d'elles fut confiée à une de nos principales marques de motocyclettes. Les concurrents ont mis exactement 29 h. 32 m. pour transporter le pli d'un bout à l'autre du trajet. L'épreuve était intéressante et méritait d'être signalée. Une récidition s'impose et nul doute que notre confrère n'en prenne à nouveau l'initiative.

LA COURSE SAINT-GERMAIN-MANTES

Dimanche dernier, s'est disputée la course Saint-Germain-Mantes, réservée aux

Le départ de la Course Saint-Germain-Mantes

membres des Sociétés affiliées à la Fédération cycliste des Amateurs Français. Quarante-quatre coureurs ont pris part à cette épreuve, qui a été gagnée par Page, de l'Union Cycliste du XVIe arrondissement.

UN NOUVEAU COMINGMAN

Il s'agit de Bac qui vient de s'adjuger brillamment dimanche dernier au Vélodrome du Parc des Princes la course de l'heure, battant Michaël, Brécy, Contenet, tous des stayers de marque. Admirablement entraîné par Cavé à motocyclette, Bac a couvert dans l'heure la distance respectable de 81 kil. 100 m. Espérons que Bac ne s'arrêtera pas en chemin et qu'il nous donnera encore l'occasion d'enregistrer de nouvelles victoires ou de nouveaux records.

Bac,
vainqueur de la course de l'heure au Parc des Princes.

BLOC-NOTES

NÉCROLOGIE

Jules Pellier, notre vieux professeur, vient de mourir, et avec lui disparaît une des physionomies parisiennes les plus sympathiques et les plus aimées.

Depuis plus d'un demi siècle, continuant l'œuvre entreprise par une longue lignée d'ancêtres, maîtres des manèges royaux, Jules Pellier s'efforçait de maintenir les vieilles traditions de l'école vraiment française si délaissée par ce temps de courses et d'automobile, et ce fut pour lui une grande joie de contribuer avec M. le comte de Cossé-Brissac à la naissance de la brillante société de " L'Etrier ".

Son nom regretté restera dans le souvenir de tous et prendra une place immortelle entre les grands maîtres de l'équitation!

LE BULLETIN DE MICHELIN

Après la Coupe Gordon Bennett

Le Poste d'Heckholzhausen

Détournons-nous une deuxième fois de nos sentiers ordinaires pour faire connaître à nos lecteurs quelques détails inédits de la dernière course.

Nous publions ci-après le rapport que nous fait un de nos jeunes employés, chef de poste à Heckholzhausen lors de la Coupe et qui assistait à sa première course.

Les impressions qu'il en rapporte pourront, à ce titre, intéresser, pensons-nous, nos lecteurs, d'autant plus que les journalistes n'ont pu tout dire, et pour cause, et que, d'autre part, ces petits à-côtés d'une grande épreuve offrent plus de piquant encore, ayant été écrits sans que leur auteur ait le moindre soupçon qu'ils pourraient être publiés :

« Arrivés à Francfort le 15 au soir, nous nous rendons aussitôt au 37 de la Konprinzenstrasse (1), où M. Jules Hauvette nous transmet ses dernières instructions. C'est ainsi que j'appris que je devais aller installer un poste entre les deux petits villages d'Allendorf et d'Heckholzhausen.

« Le lendemain matin, 16, je pars de Francfort à 7 h 50 et j'arrive avec mes monteurs au village d'Heckholzhausen à 11 heures du matin.

« J'avais en main une lettre d'un hôtelier s'engageant à nous fournir le logement et la nourriture à des prix fixés, et à nous trouver un camionneur, car l'emplacement du poste se trouvait en rase campagne, à environ 2 kilomètres du village.

« C'est à ce moment que j'ai pu apprécier combien ma connaissance, pourtant bien sommaire, de la langue allemande était destinée à me rendre des services, car à Heckholzhausen le français, j'ose le dire, est aussi totalement inconnu que l'hébreu.

« Après avoir trouvé le camionneur, nous partons à la gare retirer notre marchandise. Le nombre de ballots vérifié, nous nous acheminons vers l'emplacement du poste. Ce dernier se trouvait situé sur la droite de la route, à quelque vingt mètres de deux virages épouvantables, les plus mauvais de tout le circuit, au dire de M. Brasier, qui avait reconnu la route et qui avait demandé en ce point l'installation d'un poste.

« Après avoir déchargé nos ballots et nous être installés sommairement, nous commençons à poser nos affiches. Nous profitons des poteaux télégraphiques, auxquels nous clouons six affiches : « Le pneu Michelin bout l'obstacle. » Ces dernières étaient bien en vue, car nous avions pu les placer perpendiculairement à la route; de cette façon les coureurs, en débouchant du premier virage, les apercevaient fatalement.

« Puis nous couvrons nos ballots avec des bâches imperméables, car le temps menaçait; il devait heureusement rester beau.

« Les monteurs qui m'accompagnaient préférèrent tous les trois passer la nuit sur place avec leurs marchandises, au lieu d'aller se reposer et de se relayer tour à tour. Ils s'installèrent donc le mieux possible, sous les bâches.

« Le lendemain matin, dès 5 heures, nous commençons à déballer une enveloppe et une chambre à air de chaque dimension. J'avais en main une note détaillée m'indiquant très exactement le nombre des coureurs, leur nationalité et la dimension de leurs pneus. Nous avions mis bien à part les enveloppes, les chambres à air et les accessoires fabriqués par nous en Italie, pour les voitures Fiat; c'était une précaution qu'on nous avait formellement recommandé de prendre pour éviter toute disqualification.

« Nous ne nous occupâmes pas des enveloppes, chambres et accessoires fabriqués par nous en Suisse, la voiture Dutaux n'ayant pu partir au dernier moment, ainsi qu'on nous en avait prévenus.

« Dès 6 heures, j'avais fait installer tous les outils de démontage, préparer un obus rempli d'air comprimé au cas où nous aurions des pneus à gonfler et fait prendre aux monteurs leur casquette et leur brassard... Nous étions prêts.

« 7 h. 43... Une voiture apparaît, elle débouche comme un éclair, prend le virage à toute allure et passe. . C'est Jenatzy.

« Il est follement acclamé par tous les indigènes, à qui on avait fait la leçon, c'était visible. Je n'en veux pour preuve que ce fait : les enfants de l'école d'Heckholzhausen, sous la conduite de leur instituteur, clament : « Hoch », au signal que leur donnait le schulmeister (maître d'école).

« Théry passe à 8 h. 10 m. Il marche terriblement vite et prend les deux virages sans couper l'allumage. Au premier virage, qui passe sur un pont et qui est relevé du côté de la corde, contrairement à ce qui devrait être, toutes les voitures chassent sans exception. On voit très nettement le train de derrière glisser... Je songe à quel effort gigantesque sont soumis, à ce moment-là, les pneus. Nous avons eu la curiosité de mesurer les traces laissées sur le sol par les voitures et nous avons pu constater que le glissement se produit, pour certaines voitures, sur une largeur d'un mètre cinquante.

« Les autres voitures passent : Salleron, Rougier et les trois coureurs italiens. Je leur crie au passage : « Vos pneus! » Ils me font signe de la main qu'ils n'ont besoin de rien.

« Le défilé continue. Nous pouvons constater avec plaisir que le peloton de nos concurrents s'égrène. De Caters perd du temps je ne sais où, les voitures belges n'existent plus, les anglaises sont en retard. Nous comprenons alors que la lutte est circonscrite entre Jenatzy et Théry.

« Un énorme gendarme allemand, qui est à côté de moi, me fait part de ses impressions; il a confiance en Jenatzy, le « diable rouge », comme ils l'appellent là-bas ; mais il me dit : « Le petit Français court bien aussi. »

« Quatrième et dernier tour. J'avoue franchement qu'à ce moment les nous sommes angoissés. Nous ne savons pas le temps exact de chaque coureur, mais nous comprenons que la différence ne doit pas être grande entre Jenatzy et Théry.

« 3 h 3 m. Jenatzy! Jenatzy! J'entends des hurlements et je vois passer le champion allemand à toute vitesse. Il est follement acclamé. Les Allemands sont fous de joie. Les chapeaux se lèvent et les mains claquent.

« Nous attendons maintenant Théry fébrilement. A mesure que nous voyons les minutes s'écouler et l'attente se prolonger, notre impatience augmente. Il nous semble qu'il y a un siècle que la Mercédès est passée...

« Nous sommes fichus », disent les monteurs, et je commençais à partager leur triste conviction, quand, tout à coup, nous voyons déboucher Théry. . Quelle joie! Nous nous avançons un peu pour mieux voir le champion et pour qu'il entende mieux nos hourrahs. Dix mètres avant notre poste il lève bien haut son bras, et au passage nous jette ce simple mot : « Premier! » (2).

« Nous n'étions que quatre. Nous déployâmes nos forces et nos cris de « Vive Théry » poursuivirent longtemps le vainqueur (3).

« Les quelques impressions que j'ai recueillies, les diverses réflexions que j'ai pu entendre, me font dire que l'on ne saurait trop attacher d'importance à cette victoire. Les Allemands avaient fait de la victoire, dans cette course, une question nationale : ils devaient vaincre! Ils avaient une foi aveugle en Jenatzy et en sa voiture Mercédès. Leur désillusion n'a pu en être que plus cruelle et plus amère.

« D'ailleurs, pendant longtemps ils n'ont pas cru à leur défaite, ou ont affecté de ne pas y croire. Des officiels nous ont dit, après le dernier tour, que c'était Jenatzy qui avait gagné, et, comme nous leur faisions remarquer que la chose n'était pas possible, et que, d'après ce que nous avions constaté, les temps de Théry étaient meilleurs, ils nous ont déclaré, en fin de compte, que ce détail était exact, mais que c'était Jenatzy, nonobstant tout, qui était le vainqueur, car il avait été retardé un quart d'heure par l'Empereur d'Allemagne lui-même, qui avait tenu à s'entretenir avec lui.

« Ce détail suffit pour dépeindre mieux que toute phrase l'état d'esprit des Allemands pendant cette course. »

Michelin et Cie.

FINANCE

Question de revenu

Comment se fait-il, me demande un lecteur, que les fonds d'Etat montent et que les valeurs industrielles ou stagnent ou s'alourdissent?

Voici ma réponse à cette question :

La guerre russo-japonaise avait entraîné très bas les rentes. Alors, en consultant les cours, on s'est aperçu qu'à ce niveau le revenu qu'on en pouvait obtenir était de beaucoup supérieur à celui des grandes valeurs industrielles, bien cotées, comme le Suez et nos Chemins de fer français. Là-dessus, la clientèle a opéré un arbitrage; elle a vendu ses titres industriels pour les remplacer par des fonds d'Etat. Et voilà l'unique motif du jeu de bascule qui a été constaté.

C'est, d'ailleurs, le public qui, par ses opérations du comptant, règle, pour le moment, l'allure de la Bourse, car la spéculation se tient toujours dans une absolue réserve d'où elle ne sortira, vraisemblablement, qu'après les vacances.

C. Levrai.

(1) Succursale de la maison Michelin, à Francfort.

(2) Ce détail est particulièrement piquant; bien peu de personnes se douteraient, en effet, qu'à une telle vitesse, et dans un moment où les instants sont si précieux, un coureur puisse distraire une seconde son attention de ce qui n'est pas exclusivement la conduite de sa voiture. Le détail est cependant rigoureusement exact; il nous a été certifié par les trois monteurs qui assistaient notre chef de poste. Théry a eu à cœur de rassurer ses compatriotes au passage, il les devinait anxieux.

(3) Notre employé s'abuse évidemment. Il est à supposer que, à cette allure, Théry n'a probablement même pas entendu leurs cris de joie; par conséquent ces cris n'ont pas dû le poursuivre bien longtemps.